Supplemento ordinario alla «Gazzetta Ufficiale» n. 25 del 30 gennaio 1985

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I (70%)

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA Roma - Mercoledì, 30 gennaio 1985 SI PUBBLICA NEL POMERIGGIO DI TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI E DECRETI - CENTRALINO 65101
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI, 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

N. 6

LEGGE 18 dicembre 1984, n. 975.

Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, con protocollo e due dichiarazioni comuni, adottata a Roma il 19 giugno 1980.

LEGGE 18 dicembre 1984, n. 976.

Ratifica ed esecuzione della convenzione relativa ai trasporti ferroviari internazionali (COTIF), adottata a Berna il 9 maggio 1980, con i seguenti atti connessi: protocollo sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti ferroviari internazionali (OTIF); appendice A — regole uniformi concernenti il contratto di trasporto ferroviario internazionale dei viaggiatori e dei bagagli (CIV); appendice B — regole uniformi concernenti il contratto di trasporto ferroviario internazionale di merci (CIM), con quattro annessi.

SOMMARIO

Per informazioni su trattati di cui è parte l'Italia rivolgersi al Ministero degli affari esteri — Servizio trattati — 00100 Roma - Telefono 06/3960050 (Comunicato del Ministero degli affari esteri - «Gazzetta Ufficiale» n. 329 del 1° dicembre 1980).

LEGGI E DECRETI

LEGGE 18 dicembre 1984, n. **975.**

Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, con protocollo e due dichiarazioni comuni, adottata a Roma il 19 giugno 1980.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, con protocollo e due dichiarazioni comuni, adottata a Roma il 19 giugno 1980.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 29 della convenzione stessa.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 18 dicembre 1984

PERTINI

CRAXI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*
ANDREOTTI, *Ministro degli affari esteri*
MARTINAZZOLI, *Ministro di grazia e giustizia*

Visto, *il Guardasigilli:* MARTINAZZOLI

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 234):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (ANDREOTTI) il 17 ottobre 1983.

Assegnato alla 3ª commissione (Affari esteri), in sede referente, il 9 novembre 1983, con parere della commissione 2ª.

Esaminato dalla 3ª commissione il 14 dicembre 1983.

Relazione scritta annunciata il 20 dicembre 1983 (atto n. 234/A).

Esaminato in aula e approvato il 1° febbraio 1984.

Camera dei deputati (atto n. 1257):

Assegnato alle commissioni riunite III (Affari esteri) e IV (Giustizia), in sede referente, il 1° marzo 1984, con pareri delle commissioni I, XII e XIII.

Esaminato dalle commissioni riunite III e IV il 27 settembre 1984.

Relazione scritta annunciata il 28 settembre 1984 (atto n. 1257/A).

Esaminato in aula e approvato il 6 dicembre 1984.

CONVENZIONE SULLA LEGGE APPLICABILE ALLE OBBLIGAZIONI CONTRATTUALI

PREAMBOLO

LE ALTE PARTI CONTRAENTI del trattato che istituisce la Comunità economica europea,

SOLLECITE di continuare, nel campo del diritto internazionale privato, l'opera di unificazione giuridica già intrapresa nella Comunità in particolare in materia di competenza giurisdizionale e di esecuzione delle sentenze,

DESIDEROSE d'adottare delle regole uniformi concernenti la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali,

HANNO CONVENUTO LE DISPOSIZIONI SEGUENTI :

TITOLO I

Campo d'applicazione

ARTICOLO 1

Campo d'applicazione

1. Le disposizioni della presente convenzione si applicano alle obbligazioni contrattuali nelle situazioni che implicano un conflitto di leggi.

2. Esse non si applicano :

a) alle questioni di stato e di capacità delle persone fisiche, fatto salvo l'articolo 11 ;

b) alle obbligazioni contrattuali relative a :

- testamenti e successioni,

- regimi matrimoniali,

- diritti e doveri derivanti dai rapporti di famiglia, di parentela, di matrimonio o di affinità, compresi gli obblighi alimentari a favore dei figli naturali ;

c) alle obbligazioni che derivano da cambiali, assegni, vaglia cambiari nonché da altri strumenti negoziabili, qualora le obbligazioni derivanti da tali strumenti risultino dal loro carattere negoziabile ;

d) ai compromessi, alle clausole compromissorie e alle convenzioni sul foro competente ;

e) alle questioni inerenti al diritto delle società, associazioni e persone giuridiche, quali la costituzione, la capacità giuridica, l'organizzazione interna e lo scioglimento delle società, associazioni e persone giuridiche, nonché la responsabilità legale personale dei soci e degli organi per le obbligazioni della società, associazione o persona giuridica ;

f) alla questione di stabilire se l'atto compiuto da un intermediario valga a obbligare di fronte ai terzi la persona per conto della quale egli ha affermato di agire, o se l'atto compiuto da un organo di una società, associazione o persona giuridica valga ad obbligare di fronte ai terzi la società, l'associazione o la persona giuridica ;

g) alla costituzione di "trusts" né ai rapporti che ne derivano tra i costituenti, i "trustees" e i beneficiari ;

h) alla prova e alla procedura, fatto salvo l'articolo 14.

3. Le disposizioni della presente convenzione non si applicano ai contratti di assicurazione per la copertura di rischi localizzati nei territori degli Stati membri della Comunità economica europea. Al fine di determinare se un rischio è localizzato in questi territori, il giudice applica la propria legge interna.

4. Il paragrafo 3 non concerne i contratti di riassicurazione.

ARTICOLO 2

Carattere universale

La legge designata dalla presente convenzione si applica anche se è la legge di uno Stato non contraente.

TITOLO II

Norme uniformi

ARTICOLO 3

Libertà di scelta

1. Il contratto è regolato dalla legge scelta dalle parti. La scelta dev'essere espressa, o risultare in modo ragionevolmente certo dalle disposizioni del contratto o dalle circostanze. Le parti possono designare la legge applicabile a tutto il contratto, ovvero a una parte soltanto di esso.

2. Le parti possono convenire, in qualsiasi momento, di sottoporre il contratto ad una legge diversa da quella che lo regolava in precedenza vuoi in funzione di una scelta anteriore secondo il presente articolo, vuoi in funzione di altre disposizioni della presente convenzione. Qualsiasi modifica relativa alla determinazione della legge applicabile, intervenuta posteriormente alla conclusione del contratto, non inficia la validità formale del contratto ai sensi dell'articolo 9 e non pregiudica i diritti dei terzi.

3. La scelta di una legge straniera ad opera delle parti, accompagnata o non dalla scelta di un tribunale straniero, qualora nel momento della scelta tutti gli altri dati di fatto si riferiscano a un unico paese, non puo' recare pregiudizio alle norme alle quali la legge di tale paese non consente di derogare per contratto, qui di seguito denominate "disposizioni imperative".

4. L'esistenza e la validità del consenso delle parti sulla legge applicabile al contratto sono regolate dagli articoli 8, 9 e 11.

ARTICOLO 4

Legge applicabile in mancanza di scelta

1. Nella misura in cui la legge che regola il contratto non sia stata scelta a norma dell'articolo 3, il contratto è regolato dalla legge del paese col quale presenta il collegamento più stretto. Tuttavia, qualora una parte del contratto sia separabile dal resto e presenti un collegamento più stretto con un altro paese, a tale parte del contratto potrà applicarsi, in via eccezionale, la legge di quest'altro paese.

2. Salvo quanto disposto dal paragrafo 5, si presume che il contratto presenti il collegamento più stretto col paese in cui la parte che deve fornire la prestazione caratteristica ha, al momento della conclusione del contratto, la propria residenza abituale o, se si tratta di una società, associazione o persona giuridica, la propria amministrazione centrale. Tuttavia, se il contratto è concluso nell'esercizio dell'attività economica o professionale della suddetta parte, il paese da considerare è quello dove è situata la sede principale di detta attività oppure, se a norma del contratto la prestazione dev'essere fornita da una sede diversa dalla sede principale, quello dove è situata questa diversa sede.

3. Quando il contratto ha per oggetto il diritto reale su un bene immobile o il diritto di utilizzazione di un bene immobile, si presume, in deroga al paragrafo 2, che il contratto presenti il collegamento più stretto con il paese in cui l'immobile è situato.

4. La presunzione del paragrafo 2 non vale per il contratto di trasporto di merci. Si presume che questo contratto presenti il collegamento più stretto col paese in cui il vettore ha la sua sede principale al momento della conclusione del contratto, se il detto paese coincide con quello in cui si trova il luogo di carico o di scarico o la sede principale del mittente. Ai fini dell'applicazione del presente paragrafo sono considerati come contratti di trasporto di merci i contratti di noleggio a viaggio o altri contratti il cui oggetto essenziale sia il trasporto di merci.

5. E' esclusa l'applicazione del paragrafo 2 quando la prestazione caratteristica non puo' essere determinata. Le presunzioni dei paragrafi 2, 3 e 4 vengono meno quando dal complesso delle circostanze risulta che il contratto presenta un collegamento più stretto con un altro paese.

ARTICOLO 5

Contratto concluso dai consumatori

1. Il presente articolo si applica ai contratti aventi per oggetto la fornitura di beni mobili materiali o di servizi a una persona, il consumatore, per un uso che puo' considerarsi estraneo alla sua attività professionale, e ai contratti destinati al finanziamento di tale fornitura.

2. In deroga all'articolo 3, la scelta ad opera delle parti della legge applicabile non puo' aver per risultato di privare il consumatore della protezione garantitagli dalle disposizioni imperative della legge del paese nel quale risiede abitualmente :

- se la conclusione del contratto è stata preceduta in tale paese da una proposta specifica o da una pubblicità e se il consumatore ha compiuto nello stesso paese gli atti necessari per la conclusione del contratto o

- se l'altra parte o il suo rappresentante ha ricevuto l'ordine del consumatore nel paese di residenza o

- se il contratto rappresenta una vendita di merci e se il consumatore si è recato dal paese di residenza in un paese straniero e vi ha stipulato l'ordine, a condizione che il viaggio sia stato organizzato dal venditore per incitare il consumatore a concludere una vendita.

3. In deroga all'articolo 4 ed in mancanza di scelta effettuata a norma dell'articolo 3, tali contratti sono sottoposti alla legge del paese nel quale il consumatore ha la sua residenza abituale sempreché ricorrano le condizioni enunciate al paragrafo 2 del presente articolo.

4. Il presente articolo non si applica :

a) al contratto di trasporto ;

b) al contratto di fornitura di servizi quando i servizi dovuti al consumatore devono essere forniti esclusivamente in un paese diverso da quello in cui egli risiede abitualmente.

5. In deroga al paragrafo 4, il presente articolo si applica al contratto che prevede per un prezzo globale prestazioni combinate di trasporto e di alloggio.

ARTICOLO 6

Contratto individuale di lavoro

1. In deroga all'articolo 3, nei contratti di lavoro, la scelta della legge applicabile ad opera delle parti non vale a privare il lavoratore della protezione assicuratagli dalle norme imperative della legge che regolerebbe il contratto, in mancanza di scelta, a norma del paragrafo 2.

2. In deroga all'articolo 4 ed in mancanza di scelta a norma dell'articolo 3, il contratto di lavoro è regolato :

a) dalla legge del paese in cui il lavoratore, in esecuzione del contratto compie abitualmente il suo lavoro, anche se è inviato temporaneamente in un altro paese, oppure

b) dalla legge del paese dove si trova la sede che ha proceduto ad assumere il lavoratore, qualora questi non compia abitualmente il suo lavoro in uno stesso paese,

a meno che non risulti dall'insieme delle circostanze che il contratto di lavoro presenta un collegamento più stretto con un altro paese. In questo caso si applica la legge di quest'altro paese.

ARTICOLO 7

Disposizioni imperative e legge del contratto

1. Nell'applicazione, in forza della presente convenzione, della legge di un paese determinato potrà essere data efficacia alle norme imperative di un altro paese con il quale la situazione presenti uno stretto legame, se e nella misura in cui, secondo il diritto di quest'ultimo paese, le norme stesse siano applicabili quale che sia la legge regolatrice del contratto. Ai fini di decidere se debba essere data efficacia a queste norme imperative, si terrà conto della loro natura e del loro oggetto nonché delle conseguenze che deriverebbero dalla loro applicazione o non applicazione.

2. La presente convenzione non puo' impedire l'applicazione delle norme in vigore nel paese del giudice, le quali disciplinano imperativamente il caso concreto indipendentemente dalla legge che regola il contratto.

ARTICOLO 8

Esistenza e validità sostanziale

1. L'esistenza e la validità del contratto o di una sua disposizione si stabiliscono in base alla legge che sarebbe applicabile in virtù della presente convenzione se il contratto o la disposizione fossero validi.

2. Tuttavia un contraente, al fine di dimostrare che non ha dato il suo consenso, puo' riferirsi alla legge del paese in cui ha la sua residenza abituale, se dalle circostanze risulti che non sarebbe ragionevole stabilire l'effetto del comportamento di questo contraente secondo la legge prevista nel paragrafo 1.

ARTICOLO 9

Requisiti di forma

1. Un contratto concluso tra persone che si trovano nello stesso paese è valido quanto alla forma se soddisfa i requisiti di forma della legge del luogo che ne regola la sostanza in forza della presente convenzione o della legge del luogo in cui viene concluso.

2. Un contratto concluso tra persone che si trovano in paesi differenti è valido quanto alla forma se soddisfa i requisiti di forma della legge che ne regola la sostanza in forza della presente convenzione o della legge di uno di questi paesi.

3. Quando il contratto è concluso da un rappresentante, il paese in cui il rappresentante agisce è quello che deve essere preso in considerazione per l'applicazione dei paragrafi 1 e 2.

4. Un atto giuridico unilaterale relativo ad un contratto concluso o da concludere è valido quanto alla forma se soddisfa i requisiti di forma della legge del luogo che regola o regolerebbe la sostanza del contratto in forza della presente convenzione o della legge del luogo in cui detto atto è compiuto.

5. I paragrafi da 1 a 4 non si applicano ai contratti cui si applica l'articolo 5, conclusi nelle circostanze enunciate nell'articolo 5, paragrafo 2. La forma di questi contratti è regolata dalla legge del paese in cui il consumatore ha la sua residenza abituale.

6. In deroga ai paragrafi da 1 a 4, qualsiasi contratto che ha per oggetto un diritto reale su un immobile o un diritto di utilizzazione di un immobile è sottoposto alle regole imperative di forma della legge del paese in cui l'immobile è situato sempreché, secondo questa legge, esse si applichino indipendentemente dal luogo di conclusione del contratto e dalla legge che ne regola la sostanza.

ARTICOLO 10

Portata della legge del contratto

1. La legge che regola il contratto in forza degli articoli da 3 a 6 e dell'articolo 12 regola in particolare :

a) la sua interpretazione ;

b) l'esecuzione delle obbligazioni che ne discendono ;

c) nei limiti dei poteri attribuiti al giudice dalla sua legge processuale, le conseguenze dell'inadempimento totale o parziale di quelle obbligazioni, compresa la liquidazione del danno in quanto sia governata da norme giuridiche ;

d) i diversi modi di estinzione delle obbligazioni nonché le prescrizioni e decadenze fondate sul decorso di un termine ;

e) le conseguenze della nullità del contratto.

2. Per quanto concerne le modalità di esecuzione e le misure che il creditore dovrà prendere in caso di esecuzione difettosa, si avrà riguardo alla legge del paese dove l'esecuzione ha luogo.

ARTICOLO 11

Incapacità

In un contratto concluso tra persone che si trovano in uno stesso paese; una persona fisica, capace secondo la legge di questo paese, può' invocare la sua incapacità risultante da un'altra legge soltanto se, al momento della conclusione del contratto, l'altra parte contraente era a conoscenza di tale incapacità o l'ha ignorata soltanto per imprudenza da parte sua.

ARTICOLO 12

Cessione del credito

1. Le obbligazioni tra cedente e cessionario di un credito sono regolate dalla legge che, in forza della presente convenzione, si applica al contratto tra essi intercorso.

2. La legge che regola il credito ceduto determina la cedibilità di questo, i rapporti tra cessionario e debitore, le condizioni di opponibilità della cessione al debitore e il carattere liberatorio della prestazione fatta dal debitore.

ARTICOLO 13

Surrogazione

1. Quando una persona, il creditore, ha diritti derivanti da contratto, nei confronti di un'altra persona, il debitore, ed una terza persona ha l'obbligo di soddisfare il creditore oppure lo ha soddisfatto in esecuzione di detto obbligo, la legge applicabile a questo obbligo del terzo stabilisce se costui possa totalmente o solo in parte far valere i diritti che il creditore ha contro il debitore in forza della legge che regola i loro rapporti.

2. La stessa regola si applica quando più persone sono sottoposte alla stessa obbligazione contrattuale ed una di esse abbia soddisfatto il creditore.

ARTICOLO 14

Prova

1. La legge regolatrice del contratto in forza della presente convenzione è applicabile in quanto, in materia di obbligazioni contrattuali, essa stabilisca presunzioni legali o ripartisca l'onere della prova.

2. Gli atti giuridici possono essere provati con ogni mezzo di prova ammesso tanto dalla legge del foro quanto da quella tra le leggi contemplate all'articolo 9 secondo la quale l'atto è valido quanto alla forma, sempreché il mezzo di prova di cui si tratta possa essere impiegato davanti al giudice adito.

ARTICOLO 15

Esclusione del rinvio

Quando la presente convenzione prescrive l'applicazione della legge di un paese, essa si riferisce alle norme giuridiche in vigore in questo paese, ad esclusione delle norme di diritto internazionale privato.

ARTICOLO 16

Ordine pubblico

L'applicazione di una norma della legge designata dalla presente convenzione puo' essere esclusa solo se tale applicazione sia manifestamente incompatibile con l'ordine pubblico del foro.

ARTICOLO 17

Applicazione nel tempo

La presente convenzione si applica in ogni Stato contraente ai contratti conclusi dopo la sua entrata in vigore in questo Stato.

ARTICOLO 18

Interpretazione uniforme

Nell'interpretazione e applicazione delle norme uniformi che precedono, si terrà conto del loro carattere internazionale e dell'opportunità che siano interpretate e applicate in modo uniforme.

ARTICOLO 19

Sistemi giuridici non unificati

1. Se uno Stato si compone di più unità territoriali di cui ciascuna ha le proprie norme in materia d'obbligazioni contrattuali, ogni unità territoriale è considerata come un paese ai fini della determinazione della legge applicabile secondo la presente convenzione.

2. Uno Stato, in cui differenti unità territoriali abbiano le proprie norme di diritto in materia d'obbligazioni contrattuali, non sarà tenuto ad applicare la presente convenzione ai conflitti di leggi che riguardano unicamente queste unità territoriali.

ARTICOLO 20

Primato del diritto comunitario

La presente convenzione non pregiudica l'applicazione elle disposizioni che, in materie particolari, regolano i onflitti di leggi nel campo delle obbligazioni contrattuali che sono contenute in atti emanati o da emanarsi dalle stituzioni delle Comunità europee o nelle legislazioni azionali armonizzate in esecuzione di tali atti.

ARTICOLO 21

Rapporti con altre convenzioni

La presente convenzione non pregiudica l'applicazione delle convenzioni internazionali di cui uno Stato contraente è o sarà parte.

ARTICOLO 22

Riserve

1. Ogni Stato contraente potrà, al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione o dell'approvazione, riservarsi il diritto di non applicare :

   a) l'articolo 7, paragrafo 1 ;

   b) l'articolo 10, paragrafo 1, lettera e).

2. Nel notificare l'estensione dell'applicazione della convenzione conformemente all'articolo 27, paragrafo 2, ogni Stato contraente potrà anche esprimere una o più riserve con effetto limitato ai territori o a taluni dei territori previsti dall'estensione.

3. Ogni Stato contraente potrà in ogni momento ritirare una riserva che avrà fatto ; l'effetto della riserva cesserà il primo giorno del terzo mese di calendario dopo la notifica del ritiro.

TITOLO III

Clausole finali

ARTICOLO 23

1. Se uno Stato contraente, dopo l'entrata in vigore della presente convenzione nei suoi confronti, desidera adottare una nuova norma di conflitto di leggi per una categoria particolare di contratti che rientrano nel campo di applicazione della convenzione, esso comunica la sua intenzione agli altri Stati firmatari per il tramite del Segretario Generale del Consiglio delle Comunità europee.

2. Nel termine di sei mesi dalla comunicazione fatta al Segretario Generale, ogni Stato firmatario potrà domandargli di organizzare consultazioni tra gli Stati firmatari allo scopo di raggiungere un accordo.

3. Se, entro questo termine, nessuno Stato firmatario ha domandato la consultazione o se, nei due anni successivi alla comunicazione fatta al Segretario Generale, non è intervenuto nessun accordo in seguito alle consultazioni, lo Stato contraente puo' modificare la sua legislazione. La modificazione è comunicata agli altri Stati firmatari per il tramite del Segretario Generale del Consiglio delle Comunità europee.

ARTICOLO 24

1. Se uno Stato contraente, dopo l'entrata in vigore della presente convenzione nei suoi confronti, desidera divenire parte di una convenzione multilaterale che ha quale suo oggetto principale, o comprende tra i suoi oggetti principali, una disciplina di diritto internazionale privato concernente una delle materie disciplinate dalla presente convenzione, si applica la procedura prevista all'articolo 23. Tuttavia il termine di due anni, previsto all'articolo 23, paragrafo 3 è ridotto a un anno.

2. Non si segue la procedura prevista al paragrafo 1 se uno Stato contraente o una delle Comunità europee sono già parti alla convenzione multilaterale o se l'oggetto di questa è la revisione di una convenzione cui lo Stato interessato è parte, ovvero se si tratta di una convenzione conclusa nel quadro dei trattati istitutivi delle Comunità europee.

ARTICOLO 25

Se uno Stato contraente ritiene che l'unificazione realizzata dalla presente convenzione è compromessa dalla conclusione di accordi non previsti all'articolo 24, paragrafo 1, esso puo' domandare al Segretario Generale del Consiglio delle Comunità europee di organizzare consultazioni tra gli Stati firmatari della presente convenzione.

ARTICOLO 26

Ogni Stato contraente puo' chiedere la revisione della presente convenzione. In tal caso, il Presidente del Consiglio delle Comunità europee convoca una conferenza di revisione.

ARTICOLO 27

1. La presente convenzione si applica al territorio europeo degli Stati contraenti, ivi compresa la Groenlandia, e all'insieme del territorio della Repubblica francese.

2. In deroga al paragrafo 1 :

a) la presente convenzione non si applica alle Isole Faeröer, salvo dichiarazione contraria del Regno di Danimarca,

b) la presente convenzione non si applica ai territori europei situati fuori del Regno Unito, di cui il Regno Unito assume la rappresentanza nei rapporti con l'estero, salvo dichiarazione contraria del Regno Unito relativamente ad uno o più territori,

c) la presente convenzione si applica alle Antille olandesi, se il Regno dei Paesi Bassi fa una dichiarazione a tale effetto.

1. Queste dichiarazioni possono essere fatte in ogni momento mediante notifica al Segretario Generale del Consiglio delle Comunità europee.

2. I procedimenti d'appello proposti nel Regno Unito avverso decisioni pronunciate dai tribunali situati in uno dei territori di cui al paragrafo 2, lettera b) sono considerati come procedimenti pendenti davanti a tali tribunali.

ARTICOLO 28

1. La presente convenzione è aperta dal 19 giugno 1980 alla firma degli Stati parti del trattato che istituisce la Comunità economica europea.

2. La presente convenzione sarà ratificata, accettata o approvata, dagli Stati firmatari. Gli strumenti di ratifica, di accettazione o di approvazione saranno depositati presso il Segretario Generale del Consiglio delle Comunità europee.

ARTICOLO 29

1. La presente convenzione entrerà in vigore il primo giorno del terzo mese successivo al deposito del settimo strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione

2. Per ogni Stato firmatario che la ratifichi, accetti o approvi posteriormente, la convenzione entrerà in vigore il primo giorno del terzo mese successivo al deposito del suo strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione.

ARTICOLO 30

1. La convenzione avrà una durata di dieci anni a partire dalla sua entrata in vigore conformemente all'articolo 29, paragrafo 1, anche per gli Stati per i quali essa entri in vigore posteriormente.

2. La convenzione si rinnoverà tacitamente di cinque anni in cinque anni, salvo denuncia.

3. La denuncia sarà notificata, almeno sei mesi prima della scadenza del termine fissato in dieci o cinque anni secondo il caso, al Segretario Generale del Consiglio delle Comunità europee. Essa potrà essere limitata ad uno dei territori ai quali la convenzione sia stata estesa in applicazione dell'articolo 27, paragrafo 2.

4. La denuncia avrà effetto unicamente nei confronti dello Stato che l'ha notificata. La convenzione resterà in vigore per gli altri Stati contraenti.

ARTICOLO 31

Il Segretario Generale del Consiglio delle Comunità europee notificherà agli Stati parti del trattato che istituisce la Comunità economica europea :

a) le firme ;

b) il deposito di ogni strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione ;

c) la data di entrata in vigore della presente convenzione ;

d) le comunicazioni fatte in applicazione degli articoli 23, 24, 25, 26, 27 e 30 ;

e) le riserve ed il ritiro delle riserve di cui all'articolo 22.

ARTICOLO 32

Il protocollo allegato alla presente convenzione ne costituisce parte integrante.

ARTICOLO 33

La presente convenzione, redatta in un unico esemplare in lingua danese, francese, inglese, irlandese, italiana, olandese e tedesca, ciascun testo facente ugualmente fede, sarà depositata negli archivi del Segretariato generale del Consiglio delle Comunità europee. Il Segretario Generale provvederà a trasmetterne copia certificata conforme al Governo di ciascuno degli Stati firmatari.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato la presente convenzione.

Fatto a Roma, addi' diciannove giugno millenovecento-ottanta.

(Seguono le firme)

PROTOCOLLO

LE ALTE PARTI CONTRAENTI hanno convenuto la disposizione seguente che è allegata alla convenzione :

IN DEROGA alle disposizioni della convenzione, la Danimarca puo' mantenere la disposizione di cui all'articolo 169 della "Sølov" (legislazione marittima) concernente la legge applicabile ai problemi relativi al trasporto di merci per mare e puo' modificare tale disposizione senza seguire la procedura di cui all'articolo 23 della convenzione.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato il presente protocollo.

Fatto a Roma, addi' diciannove giugno millenovecento-ottanta.

(Seguono le firme)

DICHIARAZIONE COMUNE

Al momento della firma della convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, i Governi del Regno del Belgio, del Regno della Danimarca, della Repubblica federale di Germania, della Repubblica francese, dell'Irlanda, della Repubblica italiana, del Granducato del Lussemburgo, del Regno dei Paesi Bassi e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord,

I. solleciti di evitare, nei limiti del possibile, la dispersione delle norme di diritto internazionale privato in molteplici strumenti e le divergenze tra queste norme,

esprimono il voto che le istituzioni delle Comunità europee, nell'esercizio delle loro competenze sulla base dei trattati istitutivi, si sforzino, all'occorrenza, d'adottare delle norme di diritto internazionale privato che, per quanto possibile, siano in armonia con quelle della presente convenzione,

II. dichiarano la loro intenzione di procedere, fin dalla firma della convenzione e in attesa di essere vincolati dall'articolo 24 della convenzione, a consultazioni reciproche nel caso in cui uno degli Stati firmatari desiderasse diventare parte contraente di una convenzione alla quale si applicherebbe la procedura prevista nel suddetto articolo ;

III. considerando il contributo della convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali all'unificazione delle norme sui conflitti di leggi in seno alle Comunità europee, esprimono il parere che ogni Stato che diventerà membro delle Comunità europee dovrebbe aderire a tale convenzione.

N FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tal ine, hanno firmato la presente dichiarazione comune.

atto a Roma, addi' diciannove giugno millenovecento-ttanta.

(Seguono le firme)

DICHIARAZIONE COMUNE

I Governi del Regno del Belgio, del Regno di Danimarca, della Repubblica federale di Germania, della Repubblica francese, della Repubblica italiana, dell'Irlanda, del Granducato del Lussemburgo, del Regno dei Paesi Bassi e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord,

al momento della firma della convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali,

desiderosi di garantire un'applicazione quanto più possibile efficace delle disposizioni di detta convenzione,

solleciti di evitare divergenze di interpretazione della convenzione che possano nuocere al suo carattere unitario,

si dichiarano pronti :

1. a esaminare la possibilità di attribuire talune competenze alla Corte di giustizia delle Comunità europee e, all'occorrenza, a negoziare a tale scopo un accordo ;

2. a istituire contatti periodici tra i loro rappresentanti.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato la presente dichiarazione comune.

Fatto a Roma, addi' diciannove giugno millenovecentoottanta.

(Seguono le firme)

Visto, *il Ministro degli affari esteri*
ANDREOTTI

LEGGE 18 dicembre 1984, n. 976.

Ratifica ed esecuzione della convenzione relativa ai trasporti ferroviari internazionali (COTIF), adottata a Berna il 9 maggio 1980, con i seguenti atti connessi: protocollo sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti ferroviari internazionali (OTIF); appendice A — regole uniformi concernenti il contratto di trasporto ferroviario internazionale dei viaggiatori e dei bagagli (CIV); appendice B — regole uniformi concernenti il contratto di trasporto ferroviario internazionale di merci (CIM), con quattro annessi.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la convenzione relativa ai trasporti ferroviari internazionali (COTIF), adottata a Berna il 9 maggio 1980, con i sottoindicati atti connessi:

protocollo sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti ferroviari internazionali (OTIF);

appendice *A* — regole uniformi concernenti il contratto di trasporto ferroviario internazionale dei viaggiatori e dei bagagli (CIV);

appendice *B* — regole uniformi concernenti il contratto di trasporto ferroviario internazionale di merci (CIM), con quattro annessi.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla convenzione di cui all'articolo precedente, con gli atti connessi, a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 24 della convenzione stessa.

Art. 3.

L'onere derivante dalla presente legge, valutato in lire 120 milioni annui, fa carico al capitolo 303 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziaro 1984 ed ai corrispondenti capitoli degli anni successivi.

Art. 4.

La presente legge entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 18 dicembre 1984

PERTINI

CRAXI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*
ANDREOTTI, *Ministro degli affari esteri*
MARTINAZZOLI, *Ministro di grazia e giustizia*
VISENTINI, *Ministro delle finanze*
GORIA, *Ministro del tesoro*
SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*

Visto, *il Guardasigilli:* MARTINAZZOLI

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 615):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (ANDREOTTI) il 21 marzo 1984.

Assegnato alla 3ª commissione (Affari esteri), in sede referente, il 17 giugno 1984, con pareri delle commissioni 1ª, 2ª, 5ª, 6ª e 8ª.

Esaminato dalla 3ª commissione il 18 luglio 1984.

Relazione scritta annunciata il 24 luglio 1984 (atto n. 615/A).

Esaminato in aula e approvato il 30 luglio 1984.

Camera dei deputati (atto n. 1991):

Assegnato alla III commissione (Affari esteri), in referente, il 15 ottobre 1984, con pareri delle commissioni V, VI e X.

Esaminato dalla III commissione il 5 dicembre 1984.

Esaminato in aula e approvato il 6 dicembre 1984.

Convention

relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

LES PARTIES CONTRACTANTES,

réunies en application de l'article 69, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 64, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970 ainsi qu'en application de l'article 27 de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966,

- convaincues de l'utilité d'une organisation internationale,
- reconnaissant la nécessité d'adapter les dispositions du droit des transports aux besoins économiques et techniques,

sont convenues de ce qui suit:

Titre premier

Généralités

Article premier

Organisation intergouvernementale

§ 1 Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée «l'Organisation».

Le siège de l'Organisation est fixé à Berne.

§ 2 L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole annexé à la Convention dont il fait partie intégrante.

Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 3 Les langues de travail de l'Organisation sont le français et l'allemand.

Article 2

But de l'Organisation

§ 1 L'Organisation a essentiellement pour but d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les Etats membres, empruntant des lignes ferroviaires, ainsi que de faciliter l'exécution et le développement de ce régime.

§ 2 Le régime de droit prévu au § 1 peut également être appliqué aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes et les voies d'eau interieures.

Article 3

Règles uniformes CIV et CIM

§ 1 Les transports en trafic international direct sont soumis:

- aux «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)», formant l'Appendice A à la Convention;
- aux «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)», formant l'Appendice B à la Convention.

§ 2 Les lignes visées à l'article 2, sur lesquelles s'effectuent ces transports, sont inscrites sur deux listes, liste des lignes CIV et liste des lignes CIM.

§ 3 Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, § 2, inscrites sur ces listes, ont les memes droits et obligations que ceux qui découlent pour les chemins de fer des Règles uniformes CIV et CIM, sous réserve des dérogations résultant des conditions d'exploitation propres à chaque mode de transport et publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

Toutefois, les règles de responsabilité ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 4 Les Règles uniformes CIV et CIM, y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 4

Définition de la notion «Convention»

Dans les textes ci-après, l'expression «Convention» couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 2, alinéa 2 et les Appendices A et B, y compris leurs Annexes, visés à l'article 3, §§ 1 et 4.

Titre II

Structure et fonctionnement

Article 5

Organes

Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après:

- Assemblée générale,
- Comité administratif,
- Commission de révision,
- Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses,
- Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI).

Article 6

Assemblée générale

L'Assemblée générale se compose des représentants des Etats membres.

L'Assemblée générale

a) établit son règlement intérieur;

b) détermine la composition du Comité administratif conformément à l'article 7, § 1;

c) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et de l'Office central;

d) fixe, par période quinquennale, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses annuelles de l'Organisation ou émet des directives relatives à la limitation de ces dépenses;

e) décide, conformément à l'article 19, § 2, sur les propositions tendant à modifier la Convention;

f) décide sur les demandes d'adhésion qui lui sont soumises en vertu de l'article 23, § 2;

g) décide sur les autres questions inscrites à l'ordre du jour conformément au § 3.

L'Office central convoque l'Assemblée générale une fois tous les cinq ans ou à la demande d'un tiers des Etats membres, ainsi que dans les cas prévus aux articles 19, § 2 et 23, § 2 et adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session.

A l'Assemblée générale, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut representer plus de deux autres Etats.

Les décisions de l'Assemblée générale sont prises à la majorité des Etats membres représentés lors du vote.

Toutefois, pour l'application du § 2 d) et du § 2 e), dans ce dernier cas lorsqu'il s'agit des propositions de modification de la Convention proprement dite et du Protocole, la majorité requise est celle des deux tiers.

En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite aussi des Etats non membres à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale, des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour.

Avant les sessions de l'Assemblée générale et suivant les directives du Comité administratif, la Commission de révision est convoquée pour procéder à l'examen préliminaire des propositions visees à l'article 19, § 2.

Article 7

Comité administratif

Le Comité administratif se compose des représentants de onze Etats membres.

La Confédération suisse dispose d'un siège permanent et assume la présidence du Comité. Les autres Etats sont nommés pour cinq ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque periode quinquennale, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives.

Si une vacance se produit, le Comité désigne un autre Etat membre pour le reste de la période.

Chaque Etat membre faisant partie du Comité désigne un délégué; il peut également désigner un délégué suppléant.

§ 2 Le Comité

a) établit son règlement intérieur;

b) conclut l'accord de siège;

c) établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central;

d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition geographique, le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; celui-ci informe en temps utile les Etats membres de toute vacance relative à ces postes; le Gouvernement suisse présente des candidatures pour les postes de directeur général et de vice-directeur général;

e) contrôle l'activité de l'Office central tant sur le plan administratif que sur le plan financier;

f) veille à la bonne application, par l'Office central, de la Convention ainsi que des décisions prises par les autres organes; il préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de la Convention et de ces décisions;

g) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le directeur général de l'Office central;

h) approuve le programme de travail annuel de l'Office central;

i) approuve le budget annuel de l'Organisation, le rapport de gestion et les comptes annuels;

j) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes annuels ainsi que ses décisions et recommandations;

k) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité, ainsi que des propositions relatives à son renouvellement.

§ 3 S'il n'en décide pas autrement, le Comité se réunit au siege de l'Organisation.

Il tient deux sessions chaque année; il se réunit, en outre, soit sur décision du président, soit lorsque quatre de ses membres en font la demande.

Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

Article 8

Commissions

§ 1 La Commission de révision et la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, ci-apres appelée «Commission d'experts», se composent des représentants des Etats membres.

Le directeur général de l'Office central ou son représentant participe aux sessions avec voix consultative.

§ 2 La Commission de révision

a) décide, conformément à l'article 19, § 3, sur les propositions tendant à modifier la Convention;

b) examine, conformément à l'article 6, § 7, les propositions soumises à l'Assemblée générale.

La Commission d'experts

décide, conformément à l'article 19, § 4, sur les propositions tendant à modifier la Convention.

§ 3 L'Office central convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres ainsi que dans le cas prévu à l'article 6, § 7 et adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 4 A la Commission de révision, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés; à la Commission d'experts, le quorum est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 5 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix; le vote a lieu à main levée ou, sur demande, par appel nominal.

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote,

b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 6 En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions, des Etats non membres et des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour. Dans les mêmes conditions, des experts indépendants peuvent être invités aux sessions de la Commission d'experts.

§ 7 Les Commissions élisent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

§ 8 Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans l'autre; les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 9 Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et l s décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux Etats membres.

§ 10 Les Commissions peuvent désigner des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 11 Les Commissions peuvent se doter d'un règlement intérieur.

Article 9

Office central

§ 1 L'Office central des transports internationaux ferroviaires assume le secrétariat de l'Organisation.

§ 2 L'Office central notamment:

a) exécute les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;

b) instruit les propositions de modification de la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;

c) convoque les Commissions;

d) adresse, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;

e) tient à jour et publie les listes des lignes prévues à l'article 3, § 2;

f) reçoit les communications faites par les Etats membres et par les entreprises de transport et les notifie, s'il y a lieu, aux autres Etats membres et entreprises de transport;

g) tient à jour et publie un fichier de jurisprudence;

h) publie un bulletin périodique;

i) représente l'Organisation auprès d'autres organisations internationales compétentes pour des questions ayant trait aux objectifs visés par l'Organisation;

j) élabore le projet de budget annuel de l'Organisation et le soumet pour approbation au Comité administratif;

k) gère les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;

l) tente, à la demande d'un Etat membre ou d'une entreprise de transport, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

m) émet, à la demande des parties en cause – Etats membres, entreprises de transport ou usagers – un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

n) collabore au règlement de litiges par voie d'arbitrage, conformément au titre III;

o) facilite, entre les entreprises de transport, les relations financières consécutives au trafic international, ainsi que le recouvrement des créances impayées.

§ 3 Le bulletin périodique contient les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, ainsi que des études, jugements et informations importantes pour l'interprétation, l'application et l'évolution du droit de transport ferroviaire; il est publié dans les langues de travail.

Article 10

Listes des lignes

§ 1 Les Etats membres adressent à l'Office central leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes sur les listes prévues à l'article 3, § 2.

Les lignes visées à l'article 2, § 2, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

L'Office central notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 2 Une ligne est soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de son inscription.

§ 3 Une ligne cesse d'être soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de sa radiation, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 11

Finances

§ 1 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque exercice, par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Les dépenses de l'Organisation sont supportées par les Etats membres proportionnellement à la longueur des lignes inscrites. Toutefois, les lignes sur les voies maritimes et voies d'eau intérieures

ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs; pour les autres lignes exploitées dans des conditions particulières, la contribution peut être réduite de moitié au maximum par accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, sous réserve de l'approbation du Comité administratif.

§ 2 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé, dans le plus bref délai possible et au plus tard le 31 décembre de l'année de l'envoi.

Après cette date, les sommes dues portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an.

Si, deux ans après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement.

A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 3 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation visés au § 2 et à l'article 25 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote.

§ 4 Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts par des crédits de l'Organisation; ils peuvent être répartis sur quatre exercices. Tout reliquat du déficit est porté sur un compte spécial au débit des autres Etats membres, dans la mesure où ils étaient parties à la Convention pendant la période de non-paiement; le report est effectué proportionnellement à la longueur de leurs lignes inscrites au jour de l'ouverture du compte spécial.

§ 5 L'Etat qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous reserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 6 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 9, § 2, l) à n); dans les cas prévus à l'article 9, § 2, l) et m), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central; dans le cas prévu à l'article 9, § 2, n), l'article 15, § 2 est applicable.

§ 7 La concordance des écritures et pièces comptables est vérifiée par le Gouvernement suisse qui présente un rapport au Comité administratif.

Titre III

Arbitrage

Article 12

Compétence

§ 1 Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2 Les litiges

a) entre entreprises de transport,
b) entre entreprises de transport et usagers,
c) entre usagers,

nés de l'application des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les

parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 13 à 16 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3 Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des dispositions du § 1 et du § 2.

§ 4 Chaque Etat ayant fait une réserve en application du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement dépositaire en donne connaissance aux Etats.

Article 13

Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

a) l'objet du différend;

b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres;

c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué à l'Office central qui assume les fonctions de greffe.

Article 14

Arbitres

§ 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par l'Office central. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants spécialistes du droit international des transports.

§ 2 Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis.

Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral.

En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le directeur général de l'Office central.

§ 3 L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de meme nationalité.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 15

Procédure. Frais

§ 1 Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2 Les honoraires des arbitres sont fixés par le directeur général de l'Office central.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que de celle des honoraires des arbitres.

Article 16

Prescription. Force exécutoire

§ 1 La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2 La sentence du tribunal arbitral envers des entreprises de transport ou des usagers acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Titre IV

Dispositions diverses

Article 17

Recouvrement des créances impayées entre des entreprises de transport

§ 1 Les bordereaux de créances, nées de transports soumis aux Règles uniformes et restées impayées, peuvent être adressés par l'entreprise de transport créancière à l'Office central pour en faciliter le recouvrement; à cet effet, il met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2 Si l'Office central estime que les motifs du refus sont suffisamment fondés, il propose aux parties de se pourvoir soit devant le juge compétent, soit devant le tribunal arbitral conformément à l'article 12, § 2.

§ 3 Si l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, apres avoir éventuellement consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à la décision définitive sur le fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral.

§ 4 Si l'entreprise ne verse pas, dans la quinzaine, la somme déterminée par l'Office central, celui-ci adresse une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences du refus.

§ 5 Si cette nouvelle mise en demeure reste infructueuse pendant deux mois, l'Office central adresse à l'Etat membre dont relève l'entreprise un avis motivé l'invitant à prendre des mesures et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste des lignes celles de cette entreprise.

§ 6 Si l'Etat membre déclare que, malgré le non-paiement, il maintient l'inscription des lignes de cette entreprise ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé, de plein droit, garantir le règlement de toutes les créances résultant des transports soumis aux Règles uniformes.

Article 18

Jugements. Saisies. Cautions

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique ni aux jugements qui ne sont executoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

L'alinéa premier s'applique également aux transactions judiciaires.

§ 2 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 3 Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et lui appartenant, tels que conteneurs, agrès de chargement et bâches, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dont relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport qu'ils contiennent, appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4 La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la Convention.

Titre V

Modification de la Convention

Article 19

Compétence

§ 1 Les Etats membres adressent leurs propositions de modification de la Convention à l'Office central qui les porte immédiatement à la connaissance des Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions de la Convention non prévues aux §§ 3 et 4.

L'inscription d'une proposition de modification à l'ordre du jour d'une session de l'Assemblée générale doit recueillir l'accord d'un tiers des Etats membres.

Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité prévue à l'article 6, § 5, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions dont la modification entre dans la compétence de la Commission de révision conformément au § 3. Dans ce cas, l'Assemblée générale est habilitée à décider également sur la modification de cette ou de ces dispositions.

Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 2, alinéa 3, la Commission de révision décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions énumérées ci-après:

a) ***Règles uniformes CIV:***

- **Article premier, § 3; article 4, § 2; articles 5 (sauf § 2), 6, 9 à 14, 15 (sauf § 6), 16 à 21, 22, § 3; articles 23 à 25, 37, 43 (sauf §§ 2 et 4), 48, 49, 56 à 58, 61;**
- **les montants exprimés en unités de compte aux articles 30, 31, 38, 40 et 41, lorsque la modification vise à une majoration de ces montants;**

b) *Règles uniformes CIM:*

- Article premier, § 2; article 3, §§ 2 à 5; articles 4, 5, 6 (sauf § 3), 7, 8, 11 à 13, 14 (sauf § 7), 15 à 17, 19 (sauf § 4), 20 (sauf § 3), 21 à 24, 25 (sauf § 3), 26 (sauf § 2), 27, 28, §§ 3 et 6; articles 29, 30 (sauf § 3), 31, 32 (sauf § 3), 33 (sauf § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (sauf § 3), 48 (dans la mesure où il ne s'agit que de procéder à une adaptation au droit de transport international maritime), 52, 53, 59 à 61, 64, 65;
- le montant exprimé en unités de compte à l'article 40, lorsque la modification vise à une majoration de ce montant;
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II;
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICo), Annexe III;
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV.

La Commission d'experts décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes CIM.

Article 20

Décisions de l'Assemblée générale

Les modifications décidées par l'Assemblée générale sont consignées dans un protocole signé par les représentants des Etats membres. Ce protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement dépositaire.

Lorsque le protocole aura été ratifié, accepté ou approuvé par plus des deux tiers des Etats membres, l'entrée en vigueur des décisions a lieu à l'expiration du délai fixé par l'Assemblée générale.

L'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui n'auront pas encore déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant la date prévue pour cette entrée en vigueur. L'Office central notifie aux Etats membres cette suspension; celle-ci prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification par l'Office central de la ratification, l'acceptation ou l'approbation desdites décisions par les Etats en cause.

Cette suspension n'a pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué à l'Office central qu'ils appliquent, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, les modifications décidées par l'Assemblée générale.

Article 21

Décisions des Commissions

Les modifications décidées par les Commissions sont notifiées par l'Office central aux Etats membres.

§ 2 Ces décisions entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel l'Office central les a notifiées aux Etats membres, sauf objection d'un tiers des Etats membres formulée dans les quatre mois à compter de la date de la notification.

Toutefois, si un Etat membre formule des objections contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention au plus tard deux mois avant la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision, celle-ci n'entre en vigueur qu'au moment ou la dénonciation par l'Etat intéressé prend effet.

Titre VI

Dispositions finales

Article 22

Signature, ratification, acceptation, approbation de la Convention

§ 1 La Convention demeure ouverte à Berne, auprès du Gouvernement suisse, jusqu'au 31 décembre 1980, à la signature des Etats qui ont été invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV.

§ 2 La Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés auprès du Gouvernement suisse, gouvernement dépositaire.

Article 23

Adhésion à la Convention

§ 1 Les Etats qui, invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, n'ont pas signé la Convention dans le délai prévu à l'article 22, § 1, peuvent cependant notifier leur adhésion à la Convention avant sa mise en vigueur. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement dépositaire.

§ 2 Tout Etat qui désire adhérer à la Convention après sa mise en vigueur adresse au Gouvernement dépositaire une demande et une note sur la situation de ses entreprises de transport ferroviaire au regard des transports internationaux. Le Gouvernement dépositaire les communique aux Etats membres et à l'Office central.

La demande est admise de plein droit six mois après la communication ci-dessus, sauf opposition formulée auprès du Gouvernement dépositaire par cinq Etats membres. Le Gouvernement dépositaire en avise l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres et l'Office central. Le nouvel Etat membre se conforme sans délai aux dispositions de l'article 10.

En cas d'opposition, le Gouvernement dépositaire soumet la demande d'adhésion à l'Assemblée générale qui en décide.

Après le dépôt de l'instrument d'adhésion, celle-ci prend effet le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes du nouvel Etat membre.

§ 3 Toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention et ses modifications alors en vigueur.

Article 24

Mise en vigueur de la Convention

§ 1 Lorsque les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés par quinze Etats, le Gouvernement dépositaire se met en rapport avec les Gouvernements intéressés en vue de convenir de l'entrée en vigueur de la Convention.

§ 2 L'entrée en vigueur de la Convention entraîne l'abrogation des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 ainsi que de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966.

Article 25

Dénonciation de la Convention

Tout Etat membre qui désire dénoncer la Convention en avise le Gouvernement dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 26

Fonctions du Gouvernement dépositaire

Le Gouvernement dépositaire avise les Etats invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, les autres Etats ayant adhéré à la Convention, ainsi que l'Office central:

a) des signatures de la Convention, du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et des notifications de dénonciation;

b) de la date à laquelle la Convention entre en vigueur en application de l'article 24;

c) du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation des protocoles visés à l'article 20.

Article 27

Réserves à la Convention

Des réserves à la Convention ne sont admises que si elles sont prévues par celle-ci.

Article 28

Textes de la Convention

La Convention est conclue et signée en langue française.

Au texte français sont jointes des traductions officielles en langues allemande, anglaise, arabe, italienne et néerlandaise.

Seul le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le neuf mai mil neuf cent quatre-vingt, en un seul exemplaire original en langue française, qui reste déposé dans les Archives de la Confédération suisse. Une copie certifiée conforme en sera remise à chacun des Etats membres.

(Seguono le firme)

Protocole

sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Article premier

§ 1 Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf:

a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;

b) en cas d'action civile en dommages-intérêts, intentée par un tiers, relative à un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;

d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2 Les avoirs et biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour le compte de celle-ci et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu les dits accidents.

Toutefois, si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher qu'elle ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

§ 3 Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 4 Les biens acquis ou importés conformément au § 3 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par les Etats membres qui ont accordé les exonérations.

§ 5 Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

Article 2

§ 1 L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières; elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

§ 2 Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

Article 3

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de service, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre:

a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;

c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;

d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;

f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 4

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre:

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions, même après qu'ils ont cessé d'être au service de l'Organisation; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;

e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement reconnus aux membres du personnel des organisations internationales;

f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 5

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions:

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;

d) mêmes facilités, en ce qui concerne les bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 6

§ 1 Les privilèges et immunités prévus par ce Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2 Les autorités compétentes selon le § 1 sont:

- les Etats membres, pour leurs représentants,
- le Comité administratif pour le directeur général,
- le directeur général pour les autres membres du personnel ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 7

§ 1 Aucune des dispositions de ce Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2 L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et règlements des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans ce Protocole.

Article 8

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés dans ce Protocole

- à l'article 3, à l'exception de la lettre d),
- à l'article 4, à l'exception des lettres a), b) et d),
- à l'article 5, à l'exception des lettres a) et b)

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 9

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application des dispositions de ce Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

Appendice A
à la Convention relative aux transports
internationaux ferroviaires (COTIF)
du 9 mai 1980

Règles uniformes

concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1 Sous réserve des exceptions prévues aux articles 2, 3 et 33, les Règles uniformes s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

Les Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux convoyeurs des envois effectués conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

§ 2 Les tarifs internationaux fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

§ 3 Dans les Règles uniformes, le terme «gare» couvre: les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2

Exceptions du champ d'application

§ 1 Les transports dont la gare de départ et la gare de destination sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:

a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou

b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces transports comme internationaux.

Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et les transports entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer.

Article 3

Réserve concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

Chaque Etat ayant fait la réserve ci-dessus peut y renoncer à tout moment en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse en donne connaissance aux Etats.

Article 4

Obligation de transporter

Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de voyageurs et de bagages, pourvu que:

a) le voyageur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs internationaux;

b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

Article 5

Tarifs. Accords particuliers

Les tarifs internationaux doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions des tarifs internationaux ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

Les tarifs internationaux doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

§ 3 Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux voyageurs qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

§ 4 La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination. Ces tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de prix et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt six jours après leur publication.

Les modifications apportées aux prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 5 Dans chaque gare ouverte au trafic international, le voyageur peut prendre connaissance des tarifs internationaux ou de leurs extraits indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

Article 6

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

§ 1 L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui resulterait de l'application du § 1.

§ 3 Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 4 Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5 Le chemin de fer doit publier les cours auxquels:

a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);

b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

Article 7

Dispositions complémentaires

Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

Article 8

Droit national

A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Pour l'application des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, le droit national est celui de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Titre II

Contrat de transport

Chapitre I

Transport de voyageurs

Article 9

Horaires et utilisation des trains

Le chemin de fer doit porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes de voiture.

Article 10

Exclusion du transport. Admission sous condition

Sont exclues du transport ou peuvent en être exclues en cours de route:

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions en vigueur dans chaque Etat; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été réservé pour elles ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement. Toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires; le prix du voyage leur est remboursé conformément à l'article 25, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en est de même en ce qui concerne le transport des bagages.

§ 2 Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements de chaque Etat.

Article 11

Billets

§ 1 Les billets délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe ₵ est admis.

§ 2 Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des billets ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 3 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les billets doivent comporter:

a) les gares de départ et de destination;

b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

c) la catégorie de train et la classe de voiture;

d) le prix du transport;

e) le premier jour de validité;

f) la durée de validité.

§ 4 Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un billet unique au sens des Règles uniformes.

§ 5 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, le billet est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 6 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 7 La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internationaux.

Article 12

Droit au transport. Voyageur sans billet valable

§ 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un billet valable; il doit le conserver pendant tout le cours du voyage et, s'il en est requis, le présenter à tout agent du chemin de fer chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage. Les tarifs internationaux peuvent prévoir des exceptions.

§ 2 Les billets ayant subi une modification illicite ne sont pas valables et sont retirés par les agents du chemin de fer chargés du contrôle.

§ 3 Le voyageur qui ne peut présenter un billet valable doit payer, outre le prix du transport, une surtaxe calculée conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer qui exige le paiement de la surtaxe.

§ 4 Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare de destination.

Article 13

Réduction de prix pour les enfants

§ 1 Jusqu'à l'âge de cinq ans révolus, les enfants pour lesquels il n'est pas réclamé une place distincte sont transportés gratuitement et sans billet.

§ 2 Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits. Ceux-ci ne peuvent excéder la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certains trains ou de certaines voitures, sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer émetteur du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

§ 3 Toutefois, les tarifs internationaux peuvent prévoir des limites d'âge différentes de celles des §§ 1 et 2, dans la mesure où ces limites ne sont inférieures ni à quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

Article 14

Occupation des places

§ 1 L'occupation, l'attribution et la réservation des places dans les trains sont réglées par les prescriptions applicables par le chemin de fer.

§ 2 Dans les conditions fixées par les tarifs internationaux, le voyageur peut utiliser une place d'une classe supérieure ou un train d'une catégorie de prix supérieure à celles mentionnées sur le billet ou faire modifier l'itinéraire.

Article 15

Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures

§ 1 Le voyageur peut prendre gratuitement avec lui dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main).

Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et en dessous de la place qu'il occupe, ou d'un autre espace correspondant lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

§ 2 Ne peuvent être introduits dans les voitures:

a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 18 e), sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs;

b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) les objets que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) les animaux vivants, sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs.

§ 3 Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux §§ 1 et 2 b) sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.

§ 4 Le chemin de fer a le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, en cas de présomption grave de contravention au § 2 a), b) et d). S'il n'est pas possible d'identifier le voyageur qui a pris avec lui les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 5 La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

§ 6 Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une faute du chemin de fer, par une faute d'un tiers ou par des circonstances que le voyageur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer en vertu de l'article 26.

Article 16

Correspondance manquée. Suppression de trains

§ 1 Lorsque par suite du retard d'un train la correspondance avec un autre train est manquée ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer doit acheminer le voyageur avec ses colis à main et ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même gare de destination, par la même ligne ou par une autre ligne relevant des chemins de fer participant a l'itinéraire de transport primitif, de façon à permettre au voyageur d'arriver à destination avec le moindre retard.

§ 2 Le chemin de fer doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger la validité du billet dans la mesure nécessaire et le rendre valable pour le nouvel itinéraire, pour une classe supérieure ou pour un train d'une catégorie de prix supérieure. Toutefois, les tarifs ou les horaires peuvent exclure l'utilisation de certains trains.

Chapitre II

Transport de bagages

Article 17

Objets admis

§ 1 Sont admis au transport comme bagages les objets affectés à des buts de voyage contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2 Les tarifs internationaux peuvent admettre sous certaines conditions, comme bagages, des animaux et des objets non visés au § 1, notamment des véhicules automobiles accompagnés remis au transport avec ou sans remorque.

§ 3 Les tarifs ou les horaires peuvent exclure ou limiter le transport de bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 18

Objets exclus

Sont exclus du transport comme bagages:

a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

c) les marchandises destinées au commerce;

d) les objets encombrants ou d'une masse excessive;

e) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles ou inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives ou corrosives ainsi que les matières répugnantes ou infectieuses; les tarifs internationaux peuvent admettre sous condition, comme bagages, certains de ces matières et objets.

Article 19

Enregistrement et transport des bagages

L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et pour l'itinéraire mentionné sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit indiquer exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette disposition par le voyageur.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité du billet, faire enregistrer des bagages pour le parcours total ou pour des fractions quelconques de ce parcours.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport sans presentation de billets ou pour un itinéraire autre que celui mentionné sur le billet présenté. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions des Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les prescriptions en vigueur a la gare chargée de l'enregistrement.

Le voyageur peut indiquer, conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. Si le voyageur n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent être transbordés dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train assurant le transport régulier de bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Article 20

Bulletin de bagages

§ 1 Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 2 Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe ₵ est admis.

§ 3 Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des bulletins de bagages, ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 4 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les bulletins doivent comporter:

a) les gares de départ et de destination;

b) l'itinéraire;

c) le jour de la remise et le train par lequel les bagages doivent être expédiés;

d) le nombre des voyageurs;

e) le nombre et la masse des colis;

f) le prix du transport et les autres frais.

§ 5 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a eté établi selon ses indications.

Article 21

Etat, conditionnement, emballage et marquage des bagages

§ 1 Les colis dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il peut apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2 Le voyageur doit indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion:

a) son nom et son adresse,

b) la gare et le pays de destination.

Les indications périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par le voyageur.

Le chemin de fer peut refuser les colis ne portant pas les indications prescrites.

Article 22

Responsabilité du voyageur. Vérification. Surtaxe

§ 1 Le voyageur est responsable de toutes les conséquences de l'inobservation des articles 17, 18 et 21, § 2.

§ 2 Le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions lorsque les lois et règlements de l'Etat ou la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, la vérification doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

Si une infraction est constatée, le voyageur doit payer les frais occasionnés par la vérification. En cas d'infraction aux articles 17 et 18, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe fixée par les tarifs internationaux, sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour le dommage éventuel.

Article 23

Livraison

La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison:

a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer;

b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

Le détenteur du bulletin peut demander au service de livraison de la gare de destination la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives.

A défaut de remise du bulletin, le chemin de fer n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le chemin de fer peut exiger une caution.

Les bagages sont livrés à la gare pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si les tarifs l'exigent, contre présentation du billet.

Le détenteur du bulletin auquel les bagages ne sont pas livrés conformément au § 3 peut exiger la constatation, sur le bulletin, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison.

S'il en est requis par l'ayant droit, le chemin de fer doit procéder en sa présence à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

Pour le surplus, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison.

Chapitre III

Dispositions communes au transport de voyageurs et de bagages

Article 24

Accomplissement des formalités administratives

voyageur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives, ıt en ce qui concerne sa personne et les animaux qu'il prend avec lui que la visite de ses colis à main bagages. Il doit assister à cette visite, sauf exception prévue par les lois et règlements de chaque ıt. Le chemin de fer n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que voyageur ne tient pas compte de ces obligations.

Article 25

Remboursement, restitution et paiement supplémentaire

§ 1 Le prix de transport est remboursé en totalité ou en partie, lorsque:

a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement;

b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou un train d'une catégorie de prix inférieure à celles mentionnées sur le billet;

c) les bagages ont été retirés à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire.

§ 2 Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les taxes à en déduire.

Dans des cas déterminés, ces tarifs peuvent exclure le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

§ 3 Toute demande de remboursement fondée sur les paragraphes précédents et l'article 10, § 1, b) est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans les six mois. Le délai commence à courir, pour les billets, du jour suivant l'expiration de leur validité et, pour les bulletins de bagages, du jour de leur émission.

§ 4 En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception du prix de transport et d'autres frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 1 unité de compte par billet ou par bulletin de bagages.

§ 5 Pour le calcul du trop-perçu ou du moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour où le prix de transport a été perçu. Si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où ce paiement a lieu.

§ 6 Dans tous les cas non prévus par cet article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les prescriptions en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

Titre III

Responsabilité

Chapitre I

Responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26

Fondement de la responsabilité

§ 1 Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité:

a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

b) en tout ou en partie, dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue de ce fait, il répond pour le tout dans les limites des Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

Les Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

Le chemin de fer responsable au sens de ce chapitre est celui qui, d'après la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. Si, d'après cette liste, il y a coexploitation par deux chemins de fer, chacun d'eux est responsable.

Article 27

Dommages-intérêts en cas de mort

En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28

Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29

Réparation d'autres préjudices

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 27 et 28, notamment les préjudices moral et physique (pretium doloris) et esthétique.

Article 30

Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1 Les dommages-intérêts prévus aux articles 27, § 2 et 28 b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 70 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31

Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le chemin de fer est responsable en vertu de l'article 26, § 1, 2e alinéa, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 700 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 32

Interdiction de limiter la responsabilité

Les dispositions tarifaires et celles des accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles fixées aux articles 30, § 2 et 31, sont nulles de plein droit. Toutefois, cette nullité n'entraîne pas celle du contrat de transport.

Article 33

Transports mixtes

§ 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne sont pas applicables aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes non ferroviaires inscrites sur la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont applicables aux dommages visés à l'article 26, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans lesdits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application de l'alinéa ci-dessus, on entend par «Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit», l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, l'article 18 de la Convention et les articles 8, 48 à 53 et 55 des Règles uniformes demeurent applicables.

Chapitre II

Responsabilité du chemin de fer pour les bagages

Article 34

Responsabilité collective des chemins de fer

§ 1 Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transport en délivrant un bulletin de bagages est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2 Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 51, § 3 concernant le chemin de fer de destination.

Article 35

Etendue de la responsabilité

§ 1 Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

a) absence ou défectuosité de l'emballage;

b) nature spéciale des bagages;

c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 36

Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 35, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2 Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 35, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 37

Présomption de perte des bagages

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 3.

§ 2 Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 40.

§ 4 Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et reglements de l'Etat dont il relève.

Article 38

Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 34 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 500 unités de compte par colis;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 10 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 150 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2 Le chemin de fer doit rembourser, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du colis perdu.

Article 39

Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

L'indemnité ne peut excéder:

a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 40

Indemnité en cas de retard à la livraison

En cas de retard à la livraison des bagages, le chemin de fer doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours:

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,40 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 7 unités de compte par colis, livrés en retard;

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est resulte, une indemnité forfaitaire de 0,07 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 1,40 unité de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 38.

En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 39.

En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 38 et 39 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Article 41

Véhicules automobiles accompagnés

En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer ou de retard à la livraison d'un véhicule automobile accompagné, le chemin de fer doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer, le prix de transport du véhicule et des voyageurs est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 4000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule.

En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer ne peut excéder 700 unités de compte.
En ce qui concerne les objets laissés sur le véhicule, le chemin de fer n'est pas responsable.

Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont également applicables au transport des véhicules automobiles accompagnés.

Chapitre III

Dispositions communes relatives à la responsabilité

Article 42

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque le dommage resulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au chemin de fer, les dispositions des articles 30, 31 et 38 à 41 des Règles uniformes ou celles prévues par le droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas.

En cas de faute lourde, l'indemnité pour perte, avarie ou retard à la livraison des bagages est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 38 à 41.

Article 43

Intérêts de l'indemnité

§ 1 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 49 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour ou les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 3 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 4 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Article 44

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 45

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un voyageur, ces agents et autres personnes rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur auquel ils rendent ces services.

Article 46

Autres actions

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 45.

Article 47

Dispositions spéciales

§ 1 Sous réserve de l'article 41, la responsabilité du chemin de fer pour le dommage causé par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

§ 2 Sous réserve de l'article 26, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute, en ce qui concerne les objets et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15, § 5 et les objets que le voyageur a sur lui.

§ 3 Les autres articles du Titre III et le Titre IV ne sont pas applicables aux cas des §§ 1 et 2.

Titre IV

Exercice des droits

Article 48

Constatation de perte partielle ou d'avarie des bagages

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie des bagages est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse des bagages ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.

§ 3 En cas de perte de colis, l'ayant droit doit, pour faciliter les recherches du chemin de fer, donner une description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 49

Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et d blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit à l'un des chemins de fer suivants:

a) le chemin de fer responsable; si selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, à l'un d'eux;
b) le chemin de fer de départ;
c) le chemin de fer de destination;
d) le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur, pour autant que le siege social de ce chemin de fer est situé sur le territoire d'un Etat membre.

§ 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 51, §§ 2 et 3.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la restitution des billets ou des bulletins de bagages.

§ 3 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 50.

§ 4 Les billets, bulletins de bagages et autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Article 50

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

L'action judiciaire contre le chemin de fer appartient à celui qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit d'une autre manière.

Article 51

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

§ 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable, au sens de l'article 26, § 4. En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre eux.

§ 2 L'action judiciaire en répétition d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 3 Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer de destination ou contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer de destination peut être actionné, même s'il n'a pas reçu les bagages.

§ 4 Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux visés aux §§ 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

Article 52

Compétence

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peuvent être intentees que devant la juridiction compétente de l Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit à moins qulil n'en soit decidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Les autres actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de ce paragraphe.

Article 53

Extinction de l'action née de la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 49, § 1.

Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au chemin de fer, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

Toutefois, l'action n'est pas éteinte si:

a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 49, § 1;

b) dans le délai prévu au § 1, le chemin de fer responsable ou si, selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, l'un d'eux, a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;

c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer.

Article 54

Extinction de l'action née du contrat de transport des bagages

La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

   1° la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 48;

   2° la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 48 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, si celui-ci

   1° demande la constatation conformément à l'article 48 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et

   2° prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;

c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 51, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

Article 55

Prescription de l'action

§ 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites:

a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2 Les autres actions qui naissent du contrat de transport sont prescrites par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action fondée:

a) sur un dommage ayant pour cause un dol;

b) sur un cas de fraude.

§ 3 La prescription prévue au § 2 court pour l'action:

a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 23, § 3;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

c) en paiement ou en remboursement du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception: du jour du paiement ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives: du jour de la demande de ces autorités;

e) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4 En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 49 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 6 Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre V

Rapports des chemins de fer entre eux

Article 56

Règlement des comptes entre chemins de fer

Tout chemin de fer doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 57

Recours en cas de perte ou d'avarie

Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de ba gages, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;
b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);
c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

Article 58

Recours en cas de retard à la livraison

article 57 est applicable en cas d'indemnité payée pour retard à la livraison. Si celui-ci a été causé plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la ée du retard sur leurs lignes respectives.

Article 59

Procédure de recours

Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 57 et 58 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

Le chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 60

Compétence pour les recours

§ 1 La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

§ 2 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

Article 61

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 59, § 5.

Titre VI

Dispositions exceptionnelles

Article 62

Dérogations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Appendice B
à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)
du 9 mai 1980

Règles uniformes

concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

Sous réserve des exceptions prévues à l'article 2, les Règles uniformes s'appliquent à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

Dans les Règles uniformes, le terme «gare» couvre: les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2

Exceptions du champ d'application

Les envois dont la gare expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:

a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou

b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces envois comme internationaux.

Les envois entre gares de deux Etats limitrophes et les envois entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, le revendique et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

Article 3

Obligation de transporter

§ 1 Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de marchandises par wagons complets, pourvu que:

a) l'expéditeur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs;

b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2 Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les marchandises dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares concernées disposent de ces moyens.

§ 3 Le chemin de fer n'est tenu d'accepter que les marchandises dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où les marchandises ne remplissant pas cette condition doivent être prises provisoirement en dépôt.

§ 4 Lorsque l'autorité compétente a décidé que:

a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,

b) certains envois seront exclus ou admis seulement sous condition,

ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 5 Les chemins de fer peuvent, d'un commun accord, concentrer le transport de marchandises, dans certaines relations, sur des points frontières et sur des pays de transit déterminés.

Ces mesures sont communiquées à l'Office central. Elles sont consignées par les chemins de fer sur des listes spéciales, publiées dans la forme prévue pour les tarifs internationaux et entrent en vigueur un mois apres la date de la communication à l'Office central.

§ 6 Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

Article 4

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport:

a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

c) les objets qui, par leurs dimensions, leur masse ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;

d) les matières et objets exclus du transport en vertu du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes, sous réserve des dérogations prévues à l'article 5, § 2.

Article 5

Objets admis au transport sous condition

Sont admis au transport sous condition:

a) les matières et objets admis au transport aux conditions du RID ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;

b) les transports funéraires, les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, les animaux vivants, les envois dont le transport présente des difficultés particulières en raison de leurs dimensions, de leur masse ou de leur conditionnement: aux conditions des dispositions complémentaires; celles-ci peuvent déroger aux Règles uniformes.

Les animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux ou lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des clauses tarifaires, peuvent convenir des conditions auxquelles doivent satisfaire certaines matières ou certains objets exclus du transport par le RID, pour être néanmoins admis.

Les Etats ou les chemins de fer peuvent, dans les mêmes formes, rendre moins rigoureuses les conditions d'admission prévues par le RID.

Ces accords et clauses tarifaires doivent être publiés et communiqués à l'Office central, qui les notifie aux Etats.

Article 6

Tarifs. Accords particuliers

Le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

Les tarifs doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions des tarifs ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

Les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international, à l'exclusion des tarifs intérieurs.

L'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

§ 6 Les tarifs et les modifications de tarifs sont considérés comme dûment publiés au moment où le chemin de fer en met tous les détails à la disposition des usagers.

La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination.

§ 7 Les majorations de prix des tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt quinze jours après leur publication, sauf dans les cas suivants:

a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;

b) si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance; cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause;

c) si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 8 Dans les Etats où il n'existe pas d'obligation de publier certains tarifs, ni de les appliquer à tous les usagers aux mêmes conditions, les dispositions de cet article ne font pas règle dans la mesure où elles comportent une telle obligation.

§ 9 Le chemin de fer ne peut percevoir, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par lui. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, avec toutes justifications utiles. Quand ces justifications ont été fournies par des pièces jointes à la lettre de voiture et si le paiement des dépenses correspondantes incombe à l'expéditeur, ces pièces ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais sont remises à l'expéditeur avec le compte de frais mentionné à l'article 15, § 7.

Article 7

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

§ 1 L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 3 Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

Le chemin de fer doit publier les cours auxquels:

a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);

b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

Article 8

Dispositions spéciales à certains transports

Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II aux Règles uniformes.

Pour le transport des conteneurs, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICo), Annexe III aux Règles uniformes.

Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent, par des clauses tarifaires, convenir de dispositions spéciales conformes au Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV aux Règles uniformes.

Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des dispositions complémentaires ou des clauses tarifaires, peuvent convenir de conditions dérogeant aux Règles uniformes pour les transports concernant:

a) les envois avec document de transport négociable,

b) les envois à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,

c) les envois de journaux,

d) les envois destinés aux foires ou expositions,

e) les envois d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

f) les envois effectués, sur tout ou partie du parcours, sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,

g) les envois effectués sous le couvert d'un instrument servant à la transmission automatique des données.

Article 9

Dispositions complémentaires

Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

Article 10

Droit national

§ 1 A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

§ 2 On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Titre II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 11

Conclusion du contrat de transport

§ 1 Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire, du timbre de la gare expéditrice ou de l'indication de la machine comptable, portant la date de l'acceptation.

§ 2 Le traitement conforme au § 1 doit avoir lieu immédiatement après la remise au transport de la totalité de la marchandise faisant l'objet de la lettre de voiture et, dans la mesure où les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient, le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 15, § 7. Ledit traitement doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.

§ 3 Après l'apposition du timbre ou de l'indication de la machine comptable, la lettre de voiture fait preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

§ 4 Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des tarifs ou des conventions entre celui-ci et le chemin de fer, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les inscriptions portées sur la lettre de voiture relatives à la masse de la marchandise ou au nombre des colis ne font preuve contre le chemin de fer que si ce dernier a vérifié cette masse ou ce nombre et l'a constaté sur la lettre de voiture. Le cas échéant, ces inscriptions peuvent être prouvées par d'autres moyens.

S'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de masse ou de nombre des colis par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture, celles-ci ne font pas preuve contre le chemin de fer. Il en est notamment ainsi lorsque le wagon est remis au destinataire avec des sceaux d'origine intacts.

§ 5 Le chemin de fer doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture par l'apposition du timbre à date ou de l'indication de la machine comptable, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant la marchandise, ni d'un connaissement.

Article 12

Lettre de voiture

L'expéditeur doit présenter une lettre de voiture dûment remplie.

Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon. Les dispositions complémentaires peuvent déroger à ces règles.

Les chemins de fer fixent, pour la petite vitesse et pour la grande vitesse, le modèle uniforme de lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

Le choix de la lettre de voiture par l'expéditeur indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur une autre partie n'est pas admise, sauf accord entre tous les chemins de fer intéressés.

Pour certains trafics, notamment entre pays limitrophes, les chemins de fer peuvent prescrire, dans les tarifs, l'emploi d'une lettre de voiture de modèle simplifié.

La lettre de voiture doit être imprimée dans deux ou éventuellement trois langues, dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. A défaut, elles doivent l'être dans une des langues officielles de l'Etat de départ et une traduction dans une des langues de travail de l'Organisation doit être jointe, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces langues.

Les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur doivent être rédigées en caractères latins, sauf dérogations prévues par les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux.

Article 13

Teneur de la lettre de voiture

La lettre de voiture doit obligatoirement comporter:

a) la désignation de la gare destinataire;

b) le nom et l'adresse du destinataire; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme destinataire;

c) la désignation de la marchandise;

d) la masse ou, à défaut, une indication analogue conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

e) le nombre de colis et la description de l'emballage, pour les envois de détail et pour les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement expédiés en trafic fer-mer et devant être transbordés;

f) le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de particuliers, la tare, pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur;

g) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

h) le nom et l'adresse de l'expéditeur; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme expéditeur; si les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre.

Les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent, pour l'ensemble du parcours, les notions de «wagon complet» et d'«envoi de détail».

§ 2 La lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres inscriptions prévues par les Règles uniformes. Elle ne peut comporter d'autres inscriptions que si elles sont imposées ou admises par les lois et règlements d'un Etat, les dispositions complémentaires ou les tarifs, et ne sont pas contraires aux Règles uniformes.

§ 3 Toutefois, l'expéditeur peut insérer dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à cet effet, mais à titre d'information pour le destinataire, des indications qui se rapportent à l'envoi, sans qu'il en résulte ni obligation, ni responsabilité pour le chemin de fer.

§ 4 Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres documents ou d'y joindre d'autres pieces que ceux qui sont prescrits ou admis par les Règles uniformes, les dispositions complémentaires ou les tarifs.

Article 14

Itinéraire et tarifs applicables

§ 1 L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre, en le jalonnant par des points frontières ou par des gares frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer. Il ne peut prescrire que des points frontières et des gares frontières ouverts au trafic dans la relation considérée.

§ 2 Sont assimilées à une prescription d'itinéraire:

a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés a la marchandise (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);

b) la désignation des tarifs à appliquer, si elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;

c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes).

§ 3 Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 3, §§ 4 et 5 et à l'article 33, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition:

a) que les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que les soins speciaux a donner à la marchandise, aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;

b) que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur.

La lettre a) ne s'applique pas aux envois de détail si un des chemins de fer participant au transport ne peut respecter l'itinéraire choisi par l'expéditeur en raison des prescriptions d'itinéraire résultant de son organisation des transports internationaux d'envois de détail.

§ 4 Sous réserve du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, selon l'itinéraire que le chemin de fer a choisi.

§ 5 L expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer. Le chemin de fer doit appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

Si les indications de l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant du choix effectué conformément au § 6 qu'en cas de dol ou de faute lourde.

S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il doit rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, lorsque cette différence excede 4 unités de compte par lettre de voiture.

Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

Article 15

Paiement des frais

Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix de transport.

L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la lettre de voiture en utilisant l'une des mentions suivantes:

a) 1° «franco de port», s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

   2° «franco de port y compris...», s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport; il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues par les douanes ou d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

   3° «franco de port jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;

   4° «franco de port y compris... jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent; les dispositions du 2° sont applicables par analogie;

b) «franco de tous frais», s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);

c) «franco pour...», s'il prend à sa charge une somme déterminée; sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays de départ.

Les frais accessoires et autres frais qui, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue a l'article 16, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon a) 4°.

§ 3 Les tarifs internationaux peuvent prescrire, en matière de paiement des frais, l'emploi exclusif de certaines mentions indiquées au § 2 ou l'emploi d'autres mentions.

§ 4 Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire. Toutefois, les frais sont toujours à la charge de l'expéditeur lorsque le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 31.

§ 5 Les frais accessoires, tels que droits de stationnement, de magasinage, de pesage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.

§ 6 Le chemin de fer expéditeur peut exiger de l'expéditeur l'avance des frais lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment le paiement des frais.

§ 7 Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut être fixé exactement au moment de la remise au transport, ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement, qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard trente jours après l'expiration du délai de livraison. Le chemin de fer peut exiger à titre de garantie le dépôt contre reçu d'une somme representant approximativement les frais. Un compte de frais détaillé dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.

§ 8 La gare expéditrice doit spécifier, dans la lettre de voiture et dans le duplicata, les frais perçus en port payé, sauf si les prescriptions en vigueur à ladite gare disposent que ces frais ne doivent être spécifiés que dans le duplicata. Dans le cas prévu au § 7, ces frais ne doivent être spécifiés ni dans la lettre de voiture, ni dans le duplicata.

Article 16

Intérêt à la livraison

§ 1 Tout envoi peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison. Son montant doit être inscrit en chiffres sur la lettre de voiture et exprimé en monnaie du pays de départ, en une autre monnaie fixée par les tarifs ou en unité de compte.

§ 2 La taxe d'intérêt à la livraison est calculée, pour tout le parcours intéressé, d'après les tarifs du chemin de fer expéditeur.

Article 17

Remboursement et débours

§ 1 L'expéditeur peut grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur lors de l'acceptation à la gare expéditrice. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2 Le chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement que si le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de trente jours à partir de ce versement; des intérêts à cinq pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

§ 3 Si la marchandise a été livrée, en tout ou en partie, au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer doit payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf recours contre le destinataire.

L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe fixée par les tarifs; cette taxe est due même si le remboursement est annulé ou diminué par une modification du contrat de transport conformément à l'article 30, § 1.

Les débours ne sont admis qu'en application des prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

Le montant du remboursement et celui des débours doivent être inscrits en chiffres sur la lettre de voiture.

Article 18

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions portées par ses soins sur la lettre de voiture. supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces inscriptions seraient irrégulières, inexactes, complètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles. Si cette place est insuffisante, e mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où trouve le complément de l'inscription.

Article 19

Etat, emballage et marquage de la marchandise

Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise soit indiqué sur la lettre de voiture.

Lorsque, par sa nature, la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et qu'elle ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, en outre, être conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux § 2, le chemin de fer peut soit refuser la marchandise, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. A défaut d'inscription portée sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence d'emballage ou de son état défectueux incombe au chemin de fer.

Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur d'un envoi de détail doit indiquer sur chaque colis ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les inscriptions portées sur la lettre de voiture:

a) le nom et l'adresse du destinataire,

b) la gare destinataire.

Les indications sous a) et b) doivent aussi figurer sur chaque élément de chargement des wagons complets expédiés en trafic fer-mer et devant être transbordés.

Les indications ou étiquettes périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par l'expéditeur.

§ 6 Sauf exception prévue dans les dispositions complémentaires ou dans les tarifs, les marchandises fragiles ou susceptibles de s'éparpiller dans les wagons, ainsi que celles qui pourraient salir ou détériorer les autres marchandises, sont transportées uniquement par wagons complets, à moins qu'elles ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, en salir ou en détériorer d'autres.

Article 20

Remise au transport et chargement de la marchandise

§ 1 Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2 Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne une convention spéciale entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Lorsque le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit respecter la limite de charge. Si les lignes empruntées comportent des limites de charge différentes, la limite la plus faible est valable pour le parcours total. Les dispositions indiquant les limites de charge à observer sont publiées dans les mêmes formes que les tarifs. Le chemin de fer indique à l'expéditeur, à sa demande, la limite de charge à observer.

§ 3 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. Toutefois, l'article 15 s'applique au paiement des frais occasionnés par la réfection d'un chargement défectueux. La preuve du chargement défectueux incombe au chemin de fer.

§ 4 Les marchandises doivent être transportées en wagons couverts, en wagons découverts, en wagons découverts bâchés ou en wagons spéciaux aménagés, selon les tarifs internationaux, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice sont valables pour tout le parcours.

§ 5 L'apposition des sceaux sur les wagons est régie par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

L'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture le nombre et la désignation des sceaux qu'il appose sur les wagons.

Article 21

Vérification

§ 1 Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur et si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition ont été respectées.

§ 2 S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se presente pas ou si la verification a lieu en cours de route et à défaut d'autres dispositions dans les lois et règlements de l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Celui-ci ne peut cependant procéder à la vérification en cours de route que si cette opération est commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

Le résultat de la vérification des inscriptions portées sur la lettre de voiture doit être mentionné sur celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, le résultat doit également être mentionné sur le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il est détenu par le chemin de fer.

Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

Article 22

Constatation de la masse et du nombre des colis

Les prescriptions en vigueur dans chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer doit constater la masse de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le chemin de fer doit mentionner sur la lettre de voiture le résultat de ces constatations.

Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence, la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, la masse déclarée par l'expéditeur reste déterminante pour le calcul du prix de transport:

a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques ou

b) si ce pesage est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent de la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, de celle déclarée par l'expéditeur.

Article 23

Surcharge

Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même si aucune surtaxe ne doit être perçue. Le cas échéant, l'expéditeur ou, en cas de modification du contrat de transport conformément à l'article 31, le destinataire est invité sans délai à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

Sans préjudice du paiement des surtaxes prévues à l'article 24, la surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal. En cas de déchargement de l'excédent de charge, les frais de cette opération sont perçus d'après les tarifs du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier l'excédent de charge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de le renvoyer à la gare expéditrice, il est traité comme un envoi distinct.

Article 24

Surtaxes

Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir:

a) une surtaxe égale à 1 unité de compte par kg de masse brute du colis entier:

1° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu du RID;

2° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous condition en vertu du RID, ou d'inobservation de ses conditions;

b) une surtaxe égale à 5 unités de compte par 100 kg de masse excédant la limite de charge, lorsque le wagon a été chargé par l'expéditeur;

c) une surtaxe égale au double de la différence:

1° entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et celui qui a été calculé, en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète de marchandises non prévues sous a), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;

2° entre le prix de transport de la masse déclarée et celui de la masse constatée, en cas d'indication d'une masse inférieure à la masse réelle.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que la masse de chacune d'elles peut être déterminée sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite.

§ 2 S'il y a, pour un même wagon, indication d'une masse inférieure à la masse réelle et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 3 Les surtaxes grèvent la marchandise, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui justifient leur perception.

§ 4 Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés sur la lettre de voiture.

§ 5 Aucune surtaxe ne peut être perçue en cas:

a) d'indication inexacte de la masse, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

b) d'indication inexacte de la masse ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer;

c) de surcharge occasionnée au cours du transport par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport;

d) d'augmentation de la masse survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;

e) d'indication inexacte de la masse sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre la masse inscrite sur la lettre de voiture et celle constatée ne dépasse pas trois pour cent de la masse déclarée;

f) de surcharge d'un wagon, lorsque le chemin de fer n'a ni publié, ni indiqué à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

Article 25

Pièces pour les formalités administratives. Fermeture par la douane

L'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture les pièces nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Cependant, lorsque ces pièces ne sont pas jointes à la lettre de voiture ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et où les formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors desdites formalités.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tout dommage résultant de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte, du défaut d'utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces énumérées sur la lettre de voiture qui accompagnent celle-ci, ou qui lui ont été confiées; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le chemin de fer peut y pourvoir; les frais consécutifs grèvent la marchandise.

Le chemin de fer peut refuser les envois dont les sceaux apposés par les douanes ou d'autres autorités administratives sont endommagés ou défectueux.

Article 26

Accomplissement des formalités administratives

En cours de route les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives sont accomplies par le chemin de fer. Néanmoins, celui-ci peut en confier le soin à un mandataire.

Dans l'accomplissement de ces formalités, le chemin de fer répond de sa faute ou de celle de son mandataire; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise

L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 31, peut demander:

a) d'assister lui même à ces formalités ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et formuler toutes observations utiles;

b) d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles doivent s'effectuer le permettent;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux formalités ou les accomplit, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles s'effectuent permettent ce paiement.

Ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 4 Si l'expéditeur a désigné, pour l'accomplissement des formalités, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Si l'expéditeur a utilisé dans la lettre de voiture une mention d'affranchissement englobant les droits de douane, le chemin de fer peut accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 5 Sous réserve de l'exception prévue au § 4, deuxième alinéa, le destinataire peut accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si le dédouanement à l'arrivée est demandé dans la lettre de voiture ou si, en l'absence de cette demande, la marchandise arrive sous régime de douane. Le destinataire peut également accomplir ces formalités à la gare destinataire non pourvue d'un bureau de douane, si les lois et règlements de l'Etat le permettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. L'exercice de l'un de ces droits implique le paiement préalable des frais grevant la marchandise.

Toutefois, le chemin de fer peut procéder conformément au § 4 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 27

Délais de livraison

§ 1 Les délais de livraison sont fixés par des accords conclus entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Pour certains trafics particuliers et sur certaines relations, ces délais peuvent également être établis sur la base des plans de transport applicables entre les chemins de fer intéressés; dans ce cas, ils doivent être repris dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, qui prévoient éventuellement les dérogations aux §§ 3 à 9 ci-dessous.

Tous ces délais ne peuvent être supérieurs à ceux résultant des paragraphes suivants.

§ 2 A défaut d'indication des délais de livraison prévue au § 1, et sous réserve des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants:

a) pour les wagons complets:

1° en grande vitesse:
délai d'expédition .... 12 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;

2° en petite vitesse:
délai d'expédition .... 24 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 300 km 24 heures;

b) pour les envois de détail:

1° en grande vitesse:
délai d'expédition .... 12 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 300 km 24 heures;

2° en petite vitesse:
délai d'expédition .... 24 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Toutes les distances se rapportent aux distances kilometriques d'application des tarifs.

§ 3 Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire. Le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 4 Le chemin de fer peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:

a) envois remis au transport ou livrables en dehors des gares;

b) envois empruntant:

1° une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois,

2° un raccordement reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,

3° une ligne secondaire,

4° des lignes dont l'écartement des rails est différent,

5° la mer ou les voies navigables intérieures,

6° une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

c) envois taxés à des tarifs intérieurs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits;

d) circonstances extraordinaires de nature à déterminer un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5 Les délais supplémentaires prévus sous § 4 a) à c) doivent figurer dans les tarifs ou dans les prescriptions dûment publiées dans chaque Etat.

Ceux prévus sous § 4 d) doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 6 Le délai de livraison commence à courir à minuit après l'acceptation au transport de la marchandise. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7 Sauf faute imputable au chemin de fer, le délai de livraison est prolongé de la durée du séjour nécessité par:

a) la vérification conforme aux articles 21 et 22, § 1, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture;

b) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;

c) la modification du contrat de transport conformément aux articles 30 ou 31;

d) les soins spéciaux à donner à la marchandise;

e) le transbordement ou la réfection d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;

f) toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

La cause et la durée de ces prolongations doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, elles peuvent être prouvées par d'autres moyens.

§ 8 Le délai de livraison est suspendu pour:

a) la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

b) la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;

c) la grande et la petite vitesse, les samedis lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire interieur.

§ 9 Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration en est reportée deux heures après l'heure de la prochaine ouverture de la gare.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le délai de livraison doit prendre fin un dimanche ou un jour férié définis au § 8 b), l'expiration en est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

§ 10 Le délai de livraison est observé si, avant son expiration:

a) l'arrivee de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s agit d'envois livrables en gare et faisant l'objet d'un avis d'arrivée;

b) la marchandise est tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et ne faisant pas l'objet d'un avis d'arrivée;

c) la marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

Article 28

Livraison

§ 1 Le chemin de fer doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, à la gare destinataire, contre décharge et paiement des créances du chemin de fer mises à la charge du destinataire.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des creances mises a sa charge.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire:

a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer,

b) l'entreposage auprès du chemin de fer de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 Les prescriptions en vigueur à la gare destinataire ou les conventions avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de lui remettre la marchandise ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si celui-ci remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, a domicile ou dans un dépôt, la livraison est réputée effectuée au moment de cette remise. Sauf convention contraire entre le chemin de fer et l'utilisateur d'un embranchement particulier, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de cet utilisateur, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

§ 4 Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire peut demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise.

Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 39, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 5 L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 6 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 29

Rectification des perceptions

En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception des frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture. La restitution est effectuée d'office.

Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou le contrat de transport modifié conformément à l'article 31, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où celui-ci porte sur les frais à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement utilisée dans la lettre de voiture. Le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

Les sommes dues en vertu de cet article portent intérêt à cinq pour cent l'an à partir du jour de la réception de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Titre III

Modification du contrat de transport

Article 30

Modification par l'expéditeur

L'expéditeur peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant:

a) le retrait de la marchandise à la gare expéditrice,

b) l'arrêt de la marchandise en cours de route,

c) l'ajournement de la livraison de la marchandise,

d) la livraison de la marchandise à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,

e) la livraison de la marchandise à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture,

f) le renvoi de la marchandise à la gare expéditrice,

g) l'établissement d'un remboursement,

h) l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement,

i) la mise à sa charge de frais d'un envoi non affranchi ou l'augmentation de ceux pris en charge conformément à l'article 15, § 2.

Les tarifs du chemin de fer expéditeur peuvent prévoir que les ordres visés sous g) à i) ne sont pas admis.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2 Ces ordres doivent être donnés à la gare expéditrice au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui doit être présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifie la réception de l'ordre en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata doit alors être restitué.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'expéditeur; en cas d'annulation, il n'est pas restitué.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3 Si le chemin de fer donne suite aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4 Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire:

a) a retiré la lettre de voiture;

b) a accepté la marchandise;

c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;

d) est autorisé, conformément à l'article 31, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

Article 31

Modification par le destinataire

§ 1 Lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays de destination, ni porté sur la lettre de voiture l'inscription Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs», le destinataire peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant:

a) l'arrêt de la marchandise en cours de route,

b) l'ajournement de la livraison de la marchandise,

c) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,

d) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture, sauf dispositions contraires des tarifs internationaux,

e) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives conformément à l'article 26, § 3.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

Les ordres du destinataire ne sont exécutoires qu'après l'entrée de l'envoi dans le territoire douanier du pays de destination.

Ces ordres doivent être donnés, à la gare destinataire ou à la gare d'entrée dans le pays de destination, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer. Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où il a:

a) retiré la lettre de voiture;

b) accepté la marchandise;

c) fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;

d) désigné conformément au § 1 c) une personne et que celle-ci a retiré la lettre de voiture ou fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4.

Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisee a modifier le contrat de transport.

Article 32

Exécution des ordres ultérieurs

Le chemin de fer ne peut refuser d'exécuter les ordres donnés conformément aux articles 30 et 31, ni en retarder l'exécution, sauf si:

a) elle n'est plus possible au moment ou les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;

b) elle est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation;

c) elle est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et reglements d'un Etat, notamment avec les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;

d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon l'appréciation du chemin de fer, tous les frais dont la marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que ces frais ne soient payés ou que leur paiement ne soit garanti immédiatement.

Celui qui a donné des ordres est avisé le plus tôt possible des empêchements à leur exécution.

Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir ces empêchements, celui qui a donné des ordres supporte toutes les conséquences résultant du commencement de leur exécution.

Les frais nés de l'exécution d'un ordre, à l'exception de ceux résultant d une faute du chemin de fer, doivent être payés conformément à l'article 15.

Sous réserve du § 1, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution d'un ordre ou de son exécution défectueuse. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 33

Empêchement au transport

En cas d'empêchement au transport, le chemin de fer décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'expediteur, de lui demander des instructions en lui fournissant les informations utiles dont le chemin de fer dispose.

Sauf faute de sa part, le chemin de fer peut percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur. Cette demande n'est pas obligatoire dans les cas d'empêchements temporaires résultant des mesures prises en application de l'article 3, § 4.

§ 3 L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas ou un empêchement au transport se présenterait.

Si le chemin de fer estime que ces instructions ne peuvent être exécutées, il en demande de nouvelles.

§ 4 L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donnér ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. Si ces instructions modifient la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou sont données à la gare où se trouve la marchandise, l'expéditeur doit les inscrire sur le duplicata de la lettre de voiture et présenter celui-ci au chemin de fer.

§ 5 Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 6 Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, le chemin de fer procède conformément aux prescriptions relatives aux empechements à la livraison en vigueur au lieu où la marchandise a été retenue.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7 Lorsque l'empêchement au transport cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est acheminée sur sa destination sans attendre les instructions; l'expéditeur est prevenu le plus tôt possible.

§ 8 Lorsque l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2, 6, 7 et 9 sont applicables par analogie.

§ 9 Sauf faute de sa part, le chemin de fer, en cas d'empêchement au transport, peut percevoir des droits de stationnement.

§ 10 L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 33.

Article 34

Empêchement à la livraison

§ 1 En cas d'empêchement à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur, par l'intermédiaire de la gare expéditrice, pour lui demander des instructions. L'expéditeur doit être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, soit par téléscripteur, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

§ 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai par une lettre recommandée; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

§ 3 En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

Par une inscription portée sur la lettre de voiture, l'expéditeur peut aussi demander que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, son consentement exprès est nécessaire.

A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

Pour tout ce qui n'est pas prévu ci-dessus, le chemin de fer chargé de la livraison procède conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de la livraison.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2 et 6 sont applicables par analogie.

L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 34.

Titre IV

Responsabilité

Article 35

Responsabilité collective des chemins de fer

Le chemin de fer qui a accepté la marchandise au transport, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 55, § 3 concernant le chemin de fer destinataire.

Article 36

Etendue de la responsabilité

Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison.

Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier

§ 3 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de dechargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, ou de conventions entre le destinataire et le chemin de fer;

d) chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre lui et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;

e) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;

f) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même à la perte totale ou partielle ou à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

g) désignation irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport ou admis sous condition, ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous condition;

h) transport d'animaux vivants;

i) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 37

Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2 incombe au chemin de fer.

§ 2 Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 36, § 3 a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 38

Présomption en cas de réexpédition

§ 1 Lorsqu un envoi expédié conformément aux Règles uniformes a fait l objet d'une réexpédition soumise aux memes Regles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpedition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport si l'envoi est resté sous la garde du chemin de fer et a ete reexpédie tel qu il est arrivé à la gare de réexpédition.

Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 39

Présomption de perte de la marchandise

L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le chemin de fer donne acte par écrit de cette demande.

Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévus aux articles 43 et 46.

A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 40

Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été acceptée au transport.

L'indemnité ne peut excéder 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute, sous réserve de la limitation prévue à l'article 45.

Le chemin de fer doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue.

Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

Article 41

Responsabilité en cas de déchet de route

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent generalement un dechet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous:

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'éta humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

Bois de réglisse,
Bois de teinture râpés ou moulus,
Champignons frais,
Charbons et cokes,
Cornes et onglons,
Crins,
Cuirs,
Déchets de peaux,
Ecorces,
Feuilles de tabac fraîches,
Fourrures,
Fruits frais, séchés ou cuits,
Graisses,
Houblon,
Laine,
Légumes frais,
Mastic frais,
Os entiers ou moulus,
Peaux,
Poissons séchés,
Racines,
Savons et huiles concrètes,
Sel,
Soies de porc,
Tabac hâché,
Tendons d'animaux,
Tourbe;

b) un pour cent de la masse pour toutes les autres marchandises sèches.

§ 2 La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné le circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de rout est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre d voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

§ 4 En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet d route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5 Cet article ne déroge pas aux articles 36 et 37.

Article 42

Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dom mages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant es calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 40, le pour centage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2 L'indemnité ne peut excéder:

a) si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas d perte totale;

b) si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait attein en cas de perte de la partie dépréciée.

§ 3 Le chemin de fer doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus l'article 40, § 3.

Article 43

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le chemin d fer doit payer une indemnité qui ne peut excéder le triple du prix de transport.

§ 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 40.

§ 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut excéder le triple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4 En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 42.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 40 et 42 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6 Le chemin de fer peut prévoir, dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1 lorsque, conformément à l'article 27, § 1, le délai de livraison est établi sur la base des plans de transport.

Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 27, § 2 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue au § 1 ci-dessus, soit celle fixée par le tarif international ou la convention spéciale appliqué.

Article 44

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison ou bien l'inexécution ou l'exécution défectueuse de prestations accessoires du chemin de fer prévues par les Règles uniformes ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le dommage prouvé.

En cas de faute lourde, l'indemnité est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 et 46.

Article 45

Limitation de l'indemnité par certains tarifs

Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport par des tarifs spéciaux ou exceptionnels comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les tarifs généraux, il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de perte, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif.

Lorsque ces conditions particulières de transport s'appliquent seulement sur une partie du parcours, cette limitation ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie.

Article 46

Indemnité en cas d'intérêt à la livraison

En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé, outre les indemnités prévues aux articles 40, 42, 43 et 45, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

4 — Libreria - *S.G.U. n. 25.*

Article 47

Intérêts de l'indemnité

§ 1 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2 Les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

§ 3 Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Article 48

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 2 de la Convention, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux Regles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après à celles prévues à l'article 36.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous a).

§ 2 **Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée aux articles 3 et 10 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.**

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3 **Les mesures prises en conformité de cet article sont communiquées à l'Office central. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central les notifie aux autres Etats.**

Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 49

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 50

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un intéressé, ces agents et autres personnes établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

Article 51

Autres actions

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 50.

Titre V

Exercice des droits

Article 52

Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment ou il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 53

Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 55.

§ 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 54.

§ 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 54

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

§ 1 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2 L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 17 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3 Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport appartiennent:

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a:

1° retiré la lettre de voiture,

2° accepté la marchandise, ou

3° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4 ou de l'article 31;

b) au destinataire à partir du moment où il a:

1° retiré la lettre de voiture,

2° accepté la marchandise,

3° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4, ou

4° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 31; toutefois, le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 31, § 1 c) a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4.

§ 4 L'expéditeur, pour exercer les actions, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, pour l'exercice des actions visées au § 3 a), il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Le destinataire, pour exercer les actions, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 55

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

§ 1 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 2 L'action judiciaire relative au remboursement prévu à l'article 17 peut être exercée uniquement contre le chemin de fer expéditeur.

§ 3 Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées contre le chemin de fer expéditeur, contre le chemin de fer destinataire ou contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 4 Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux visés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

Article 56

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de cet article.

Article 57

Extinction de l'action contre le chemin de fer

§ 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1° la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 52;

2° la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 52 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci

1° demande la constatation conformément à l'article 52 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et

2° prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;

c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer visés à l'article 55, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

§ 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 38, § 1, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 58

Prescription de l'action

§ 1 L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action:

a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le chemin de fer;

b) en versement du produit d'une vente effectuée par le chemin de fer;

c) fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

d) fondée sur un cas de fraude;

e) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 38, § 1.

§ 2 La prescription court pour l'action:

a) en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

c) en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception:

1° s'il y a eu paiement: du jour du paiement;

2° s'il n'y a pas eu paiement: du jour de l'acceptation de la marchandise au transport si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture si le paiement lui incombe;

3° s'il s'agit de sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour ou le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte de frais prévu à l'article 15, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, que le chemin de fer doit restituer à l'ayant droit: du jour de la demande de restitution;

e) relative au remboursement prévu à l'article 17: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

f) en versement du produit d'une vente: du jour de la vente;

g) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives: du jour de la demande de ces autorités;

h) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3 En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 53 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5 Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre VI

Rapports des chemins de fer entre eux

Article 59

Règlement des comptes entre chemins de fer

§ 1 Tout chemin de fer qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient.

Les modalités de paiement sont fixées par accords entre chemins de fer.

§ 2 Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu'il n'a pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge conformément à l'article 15.

§ 3 Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer ayant participé au transport et les autres intéressés.

§ 4 En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer constatée par l'Office central à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix de transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

Article 60

Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1 Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

Article 61

Recours en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 L'article 60 est applicable en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

§ 2 Les délais de livraison fixés par l'article 27 sont partagés de la manière suivante:

a) lorsque deux chemins de fer ont participé au transport

1° le délai d'expédition est partagé par moitié;

2° le délai de transport est partagé proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs;

b) lorsque trois chemins de fer ou plus ont participé au transport

1° le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;

2° le délai de transport est partagé entre tous les chemins de fer:

- pour un tiers en parts égales,
- pour deux tiers proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit lui sont attribués.

Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et le point de départ du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

Le partage ci-dessus n'est pris en considération que si le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 62

Procédure de recours

Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 60 et 61 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

Le chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 63

Compétence pour les recours

La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 62, § 5.

Titre VII

Dispositions exceptionnelles

Article 65

Dérogations temporaires

§ 1 Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application du Titre VI, chaque Etat peut déroger aux articles 15, 17 et 30 en décidant, pour certains trafics, que:

a) les envois au départ de cet Etat doivent être affranchis:

1° jusqu'à ses frontières, ou

2° au moins jusqu'à ses frontières;

b) les envois à destination de cet Etat doivent être affranchis au départ:

1° au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'impose pas la restriction visee sous a) 1°, ou

2° au plus jusqu'à ses frontières;

c) les envois en provenance ou à destination de cet Etat ne peuvent être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne sont pas admis, ou que les remboursements et les débours ne sont admis que dans certaines limites;

d) l'expéditeur ne peut modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2 Sous les mêmes conditions, les Etats peuvent autoriser les chemins de fer à déroger aux articles 15, 17, 30 et 31 en décidant, pour leurs trafics réciproques, que:

a) les dispositions concernant le paiement des frais sont spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés; toutefois, celles-ci ne peuvent définir de modalités non prévues a l'article 15;

b) certains ordres ultérieurs ne sont pas admis.

§ 3 Les mesures prises conformément aux §§ 1 et 2 sont communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours a compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central a notifié ces mesures aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4 Les envois en cours de route ne sont pas affectés par ces mesures.

Article 66

Dérogations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Annexe I
(Articles 4 et 5)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID), Annexe I à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe II
(Article 8, § 1)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP)

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP), Annexe IV à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe III
(Article 8, § 2)

Règlement concernant le transport international ferroviaire de conteneurs (RICo)

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des conteneurs (RICo), Annexe V à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe IV
(Article 8, § 3)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx)

§ 1 Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Les tarifs internationaux peuvent déroger à cette règle.

§ 2 Sont exclus du transport comme colis express les objets désignés à l'article 4 des Règles uniformes. Les matières et objets énumérés dans le RID ou ceux qui sont visés par les accords et clauses tarifaires conclus en vertu de l'article 5, § 2 des Règles uniformes, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par le RID ou par lesdits accords ou clauses tarifaires. Les tarifs internationaux déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous condition.

§ 3 Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que celui qui est fixé en application de l'article 12, § 2 des Règles uniformes. Le modèle à utiliser et les inscriptions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par les tarifs internationaux. Ce document doit obligatoirement comporter:

a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;

c) la désignation de la marchandise;

d) le nombre des colis et la description de l'emballage;

e) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes au document de transport.

§ 4 Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs internationaux. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois en grande vitesse.

§ 5 Les tarifs internationaux peuvent aussi prévoir des dérogations aux Règles uniformes autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus. Il ne peut toutefois pas être dérogé aux articles 35 à 38, 40 à 42, 44 et 47 à 58 des Règles uniformes.

§ 6 Si les dispositions qui précèdent et celles des tarifs internationaux ne s'y opposent pas, les Règles uniformes sont applicables au transport des colis express.

Visto, *il Ministro degli affari esteri*
ANDREOTTI

TRADUZIONE UFFICIALE

(ai sensi dell'art. 28 della Convenzione)

CONVENZIONE RELATIVA AI TRASPORTI INTERNAZIONALI PER FERROVIA (COTIF)

LE PARTI CONTRAENTI,

riunite in applicazione dell'articolo 69, § 1 della Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) e dell'articolo 64, § 1 della Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 7 febbraio 1970 oltre che in applicazione dell'articolo 27 della Convenzione Addizionale alla CIV relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte e il ferimento di viaggiatori del 26 febbraio 1966,

— convinte dell'utilità di una organizzazione internazionale,

— riconosciuta la necessità di adattare le disposizioni concernenti il diritto in materia di trasporto ai bisogni economici e tecnici,

hanno convenuto quanto appresso:

TITOLO I
GENERALITA

Articolo 1
Organizzazione intergovernativa

§ 1. Le Parti della presente Convenzione costituiscono, in quanto Stati membri, l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF), in appresso definita «l'Organizzazione».

La sede dell'Organizzazione è fissata a Berna.

§ 2. L'Organizzazione è dotata di personalità giuridica. Ha segnatamente la capacità di contrarre, di acquistare e alienare beni immobili e beni mobili nonché di stare in giudizio.

L'Organizzazione, i funzionari, gli esperti ai quali ricorre ed i rappresentanti degli Stati membri godono dei privilegi e delle immunità necessarie per attendere alla propria missione, secondo le condizioni stabilite nel Protocollo allegato alla Convenzione della quale fa parte integrante.

Le relazioni fra l'Organizzazione e lo Stato in cui ha sede sono regolate mediante un accordo di sede.

§ 3. Le lingue di lavoro dell'Organizzazione sono il francese e il tedesco.

Articolo 2

Scopo dell'Organizzazione

§ 1. L'Organizzazione ha lo scopo essenziale di stabilire un regime di diritto uniforme applicabile ai trasporti dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci in traffico internazionale diretto fra gli Stati membri, che impegnino le linee ferroviarie, nonché di facilitare l'esecuzione e lo sviluppo di tale regime.

§ 2. Il regime di diritto previsto al § 1 può ugualmente essere applicato ai trasporti internazionali diretti che impegnino, oltre che linee ferroviarie, vie di comunicazione terrestri, marittime e vie d'acqua interne.

Articolo 3

Regole uniformi CIV e CIM

§ 1. I trasporti in traffico internazionale diretto sono sottoposti:

— alle «Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV)», che costituiscono l'Appendice A alla Convenzione;

— alle «Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM)», che costituiscono l'Appendice B alla Convenzione.

§ 2. Le linee previste nell'articolo 2, su cui si effettuano tali trasporti, sono iscritte in due liste: lista delle linee CIV e lista delle linee CIM.

§ 3. Le imprese da cui dipendono le linee previste nell'articolo 2, § 2, iscritte in tali liste, hanno gli stessi diritti e obblighi che derivano alle ferrovie dalle Regole uniformi CIV e CIM, salvo le deroghe rese necessarie dalle condizioni di esercizio proprie di ciascun modo di trasporto e pubblicate con le stesse forme delle tariffe.

Tuttavia, le regole concernenti la responsabilità non possono formare oggetto di deroga.

§ 4. Le Regole uniformi CIV e CIM, compresi i relativi Allegati, sono parte integrante della Convenzione.

Articolo 4

Definizione della nozione «Convenzione»

Nei testi che seguono, l'espressione «Convenzione» comprende la Convenzione propriamente detta, il Protocollo previsto all'articolo 1, § 2, alinea 2 e le Appendici A e B, unitamente ai loro Allegati, previsti dall'articolo 3, §§ 1 e 4.

TITOLO II

STRUTTURA E FUNZIONAMENTO

Articolo 5

Organi

Il funzionamento dell'Organizzazione è assicurato dai seguenti Organi:

— Assemblea generale,

— Comitato amministrativo,

— Commissione di revisione,

— Commissione di esperti per il trasporto delle merci pericolose,

— Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia (OCTI).

Articolo 6

Assemblea generale

§ 1. L'Assemblea generale si compone dei rappresentanti degli Stati membri.

§ 2. L'Assemblea generale:

a) stabilisce il proprio regolamento interno;

b) determina la composizione del Comitato amministrativo in conformità dell'articolo 7, § 1;

c) emana direttive riguardanti l'attività del Comitato amministrativo e dell'Ufficio centrale;

d) fissa, per periodi quinquennali, l'ammontare massimo delle spese annuali dell'Organizzazione o emana direttive riguardanti la limitazione di tali spese;

e) decide, in conformità dell'articolo 19, § 2, sulle proposte intese a modificare la Convenzione;

f) decide sulle richieste di adesione che le vengono sottoposte in base all'articolo 23, § 2;

g) decide sulle altre questioni iscritte all'ordine del giorno conformemente al § 3.

§ 3. L'Ufficio centrale convoca l'Assemblea generale una volta ogni cinque anni o su richiesta di un terzo degli Stati membri, nonché nei casi previsti agli articoli 19, § 2 e 23, § 2 e invia agli Stati membri il progetto di ordine del giorno, almeno tre mesi prima dell'apertura della sessione.

§ 4. Nell'Assemblea generale, il *quorum* è raggiunto allorché vi è rappresentata la maggioranza degli Stati membri.

Uno Stato membro può farsi rappresentare da un altro Stato membro; tuttavia, uno Stato non può rappresentare più di due altri Stati.

§ 5. Le decisioni dell'Assemblea generale sono adottate a maggioranza degli Stati membri rappresentati al momento della votazione.

Tuttavia, per l'applicazione del § 2 *d)* e del § 2 *e)*, in quest'ultimo caso quando si tratta di proposte di modifica della Convenzione propriamente detta e del Protocollo, la maggioranza richiesta è quella dei due terzi.

§ 6. D'intesa con la maggioranza degli Stati membri, l'Ufficio centrale invita anche Stati non membri a partecipare, con voto consultivo, alle sessioni dell'Assemblea generale.

D'intesa con la maggioranza degli Stati membri, l'Ufficio centrale invita a partecipare, con voto consultivo, alle sessioni della Assemblea generale, organizzazioni internazionali aventi competenza in materia di trasporto o che si occupino di problemi iscritti all'ordine del giorno.

§ 7. Prima delle sessioni dell'Assemblea generale e secondo le direttive del Comitato amministrativo, viene convocata la Commissione di revisione per procedere all'esame preliminare delle proposte contemplate all'articolo 19, § 2.

Articolo 7

Comitato amministrativo

§ 1. Il Comitato amministrativo si compone dei rappresentanti di undici Stati membri.

La Confederazione svizzera dispone di un seggio permanente e assume la presidenza del Comitato. Gli altri Stati vengono nominati per un periodo di cinque anni. La composizione del Comitato è determinata per ogni quinquennio, tenendo conto in particolare di una equa ripartizione geografica. Nessuno Stato membro può far parte del Comitato per più di due periodi consecutivi.

Qualora si verifichi una vacanza, il Comitato designa un altro Stato membro per il restante periodo.

Ogni Stato membro facente parte del Comitato designa un delegato; esso può designare ugualmente un delegato supplente.

§ 2. Il Comitato:

a) stabilisce il proprio regolamento interno;

b) conclude l'accordo di sede;

c) stabilisce il regolamento concernente l'organizzazione, il funzionamento e lo statuto del personale dell'Ufficio centrale;

d) nomina, tenendo conto della competenza dei candidati e di una equa ripartizione geografica, il direttore generale, il vice direttore generale, i consiglieri e i consiglieri aggiunti dell'Ufficio centrale; quest'ultimo informa in tempo utile gli Stati membri di ogni vacanza relativa a tali posti; il Governo svizzero presenta delle candidature per i posti di direttore generale e vice-direttore generale;

e) controlla l'attività dell'Ufficio centrale sia sul piano amministrativo sia sul piano finanziario;

f) vigila sulla corretta applicazione, da parte dell'Ufficio centrale, della Convenzione e delle decisioni adottate dagli altri organi; raccomanda, se del caso, le misure atte a facilitare l'applicazione della Convenzione e delle anzidette decisioni;

g) esprime pareri motivati sulle questioni che possono interessare l'attività dell'Ufficio centrale e che gli sono sottoposte da uno Stato membro o dal direttore generale dell'Ufficio centrale;

h) approva il programma annuale di lavoro dell'Ufficio centrale;

i) approva il bilancio preventivo annuale dell'Organizzazione, il rapporto di gestione e i conti annuali;

j) comunica agli Stati membri il rapporto di gestione, l'estratto dei conti annuali nonché le proprie decisioni e raccomandazioni;

k) stabilisce e comunica agli Stati membri, in vista dell'Assemblea generale incaricata di determinare la sua composizione, non oltre due mesi prima dell'apertura della sessione, un rapporto sulla propria attività, nonché proposte relative al proprio rinnovamento.

§ 3. Se non decide diversamente, il Comitato si riunisce nella sede dell'Organizzazione.

Il Comitato tiene due sessioni ogni anno; si riunisce, inoltre, sia su decisione del presidente, sia su domanda di quattro dei suoi membri.

I processi verbali delle sessioni sono inviati a tutti gli Stati membri.

Articolo 8

Commissioni

§ 1. La Commissione di revisione e la Commissione di esperti per il trasporto delle merci pericolose, in appresso denominata «Commissione di esperti», si compone dei rappresentanti degli Stati membri.

Il direttore generale dell'Ufficio centrale o il suo rappresentante partecipa alla sessione con voto consultivo.

§ 2. La Commissione di revisione:

a) decide, in conformità dell'articolo 19, § 3, sulle proposte tendenti a modificare la Convenzione;

b) esamina, in conformità dell'articolo 6, § 7, le proposte sottoposte all'Assemblea generale.

La Commissione di esperti:

decide, in conformità dell'articolo 19, § 4, sulle proposte tendenti a modificare la Convenzione.

§ 3. L'Ufficio centrale convoca le Commissioni sia di propria iniziativa, sia a richiesta di almeno cinque Stati membri, nonché nel caso previsto dall'articolo 6, § 7, e invia il progetto dell'ordine del giorno agli Stati membri non oltre due mesi prima dell'apertura della sessione.

§ 4. Nella Commissione di revisione, il *quorum* è raggiunto quando vi è rappresentata la maggioranza degli Stati membri; nella Commissione di esperti, il *quorum* è raggiunto quando vi è rappresentato un terzo degli Stati membri.
Uno Stato membro può farsi rappresentare da un altro Stato membro; tuttavia, uno Stato non può rappresentare più di due altri Stati.

§ 5. Ogni Stato membro rappresentato ha diritto a un voto; la votazione si compie per alzata di mano ovvero, a richiesta, per appello nominale.
Una proposta è adottata se il numero dei voti positivi è:

a) almeno uguale al terzo del numero degli Stati membri rappresentati al momento della votazione;

b) superiore al numero dei voti negativi.

§ 6. D'intesa con la maggioranza degli Stati membri, l'Ufficio centrale invita a partecipare, con voto consultivo, alle sessioni delle Commissioni, Stati non membri e organizzazioni internazionali aventi competenza in materia di trasporto o che si occupino di problemi iscritti all'ordine del giorno. Alle stesse condizioni, alle sessioni della Commissione di esperti possono essere invitati esperti indipendenti.

§ 7. Le Commissioni eleggono per ogni sessione un presidente e uno o due vice-presidenti.

§ 8. Le deliberazioni hanno luogo nelle lingue di lavoro. Gli interventi svolti in seduta in una delle lingue di lavoro sono tradotti sostanzialmente nell'altra lingua; le proposte e le decisioni sono tradotte integralmente.

§ 9. I processi verbali riassumono le deliberazioni Le proposte e le decisioni sono riprodotte integralmente. Il testo francese fa fede per ciò che concerne le decisioni.
I processi verbali sono distribuiti agli Stati membri.

§ 10. Le Commissioni possono designare gruppi di lavoro incaricati di trattare determinate questioni.

§ 11. Le Commissioni possono dotarsi di un regolamento interno.

Articolo 9

Ufficio centrale

§ 1. L'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia assume il segretariato dell'Organizzazione.

§ 2. In particolare, l'Ufficio centrale:

a) esegue i compiti che gli sono affidati dagli altri organi dell'Organizzazione;

b) istruisce le proposte di modificazione della Convenzione ricorrendo, se del caso, all'assistenza di esperti;

c) convoca le Commissioni;

d) invia, in tempo utile, agli Stati membri i documenti necessari alle sessioni dei diversi organi;

e) aggiorna e pubblica le liste delle linee previste all'articolo 3, § 2;

f) riceve le comunicazioni fatte dagli Stati membri e dalle imprese di trasporto e le notifica, se del caso, agli altri Stati membri ed imprese di trasporto;

g) aggiorna e pubblica uno schedario di giurisprudenza;

h) pubblica un bollettino periodico;

i) rappresenta l'Organizzazione presso altre organizzazioni internazionali competenti, su questioni che hanno connessione con gli obiettivi previsti dall'Organizzazione;

j) elabora il progetto del bilancio preventivo annuale dell'Organizzazione e lo sottopone all'approvazione del Comitato amministrativo;

k) gestisce le finanze dell'Organizzazione nell'ambito del bilancio approvato;

l) tenta, su domanda di uno Stato membro o di una impresa di trasporto, prestando i suoi buoni uffici, di comporre tra detti Stati od imprese le controversie sorte dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione;

m) emette, su domanda delle parti in causa — Stati membri, imprese di trasporto o utenti — un parere sulle controversie sorte dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione;

n) collabora alla definizione dei litigi in via di arbitrato, conformemente al titolo III;

o) facilita, tra le imprese di trasporto, le relazioni finanziarie che derivano dal traffico internazionale, nonché il recupero dei crediti insoluti.

§ 3. Il bollettino periodico contiene le notizie necessarie per l'applicazione della Convenzione, nonché gli studi, le sentenze e le informazioni importanti per l'interpretazione, l'applicazione e l'evoluzione del diritto di trasporto ferroviario; detto bollettino è pubblicato nelle lingue di lavoro.

Articolo 10

Liste delle linee

§ 1. Gli Stati membri inviano all'Ufficio centrale le loro comunicazioni concernenti l'iscrizione o la radiazione delle linee sulle liste di cui all'articolo 3, § 2.

Le linee previste dall'articolo 2, § 2, quando esse collegano degli Stati membri, non possono essere iscritte che per intervenuto accordo di questi Stati; per la radiazione di una tale linea è sufficiente la comunicazione di uno solo di tali Stati.

L'Ufficio centrale notifica l'iscrizione o la radiazione di una linea a tutti gli Stati membri.

§ 2. Una linea è sottoposta alla Convenzione allo scadere di un mese a partire dalla data della notificazione della sua iscrizione.

§ 3. Una linea cessa di essere sottoposta alla Convenzione allo scadere di un mese a partire dalla data della notificazione della sua radiazione, salvi i trasporti in corso, che debbono essere portati a termine.

Articolo 11

Finanze

§ 1. L'ammontare delle spese dell'Organizzazione è fissato, per ogni esercizio, dal Comitato amministrativo, su proposta dell'Ufficio centrale.

Le spese dell'Organizzazione sono sostenute dagli Stati membri proporzionalmente alla lunghezza delle linee iscritte. Tuttavia, le linee sulle vie marittime e sulle vie d'acqua interne si calcolano per metà della loro lunghezza; per le altre linee il cui esercizio è svolto in condizioni particolari, il contributo può essere ridotto nella misura massima della metà mediante accordo fra il Governo interessato e l'Ufficio centrale, con riserva di approvazione del Comitato amministrativo.

§ 2. All'atto dell'invio agli Stati membri del rapporto di gestione e dell'estratto dei conti annuali, l'Ufficio centrale invita questi Stati a versare la loro quota di contributo alle spese dell'esercizio decorso nel più breve tempo possibile e non più tardi del 31 dicembre dell'anno di invio.

Dopo tale data, le somme dovute sono gravate dell'interesse in ragione del cinque per cento l'anno.

Se, due anni dopo tale data, uno Stato membro non ha pagato la sua parte di contributo, il suo diritto di voto resta sospeso fino a quando non abbia soddisfatto l'obbligazione di pagamento.

Allo spirare di un termine supplementare di due anni, l'Assemblea generale esamina se il comportamento di tale Stato debba essere considerato come tacita denuncia della Convenzione e ne fissa, se del caso, la data di decorrenza.

§ 3. I contributi non riscossi continuano ad essere dovuti nel caso della denuncia di cui al § 2 e all'articolo 25 nonché nel caso di sospensione del diritto di voto.

§ 4. Le somme non recuperate devono, per quanto possibile, essere coperte mediante i crediti dell'Organizzazione; esse possono essere ripartite su quattro esercizi. La parte del disavanzo e portata su un conto speciale a debito degli altri Stati membri, nella misura in cui essi erano partecipi della Convenzione durante il periodo di morosità; l'imputazione è effettuata in proporzione alle lunghezza delle loro linee iscritte nel giorno dell'apertura del conto speciale.

§ 5. Lo Stato che abbia denunciato la Convenzione può divenire nuovamente Stato membro per adesione, a condizione che abbia versato le somme di cui risulta debitore.

§ 6. L'Organizzazione percepisce una remunerazione per coprire le spese particolari derivanti dalle attività previste all'articolo 9, § 2, da *l*) a *n*); nei casi previsti all'articolo 9, § 2, *l*) e *m*), tale remunerazione è fissata dal Comitato amministrativo, su proposta dell'Ufficio centrale; nel caso previsto all'articolo 9, § 2, *n*), si può applicare l'articolo 15, § 2.

§ 7. La concordanza delle scritture e delle documentazioni contabili è verificata dal Governo svizzero, che presenta un rapporto al Comitato amministrativo.

TITOLO III
ARBITRATO

Articolo 12
Competenze

§ 1. I litigi sorti fra gli Stati membri, derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione, nonché i litigi tra Stati membri e l'Organizzazione, derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione del Protocollo sui privilegi e immunità possono, su richiesta di una delle parti, essere sottoposti al giudizio di un tribunale arbitrale. Le parti determinano liberamente la composizione del tribunale arbitrale e la procedura arbitrale.

§ 2. I litigi:

a) fra imprese di trasporto,

b) fra imprese di trasporto e utenti,

c) fra utenti,

derivanti dall'applicazione delle Regole uniformi CIV e dalle Regole uniformi CIM, se non sono definiti in via amichevole o sottoposti alla decisione dei tribunali ordinari, possono, mediante accordo tra le parti interessate, essere sottoposti a un tribunale arbitrale. Gli articoli da 13 a 16 si applicano per la composizione del tribunale arbitrale e per la procedura arbitrale.

§ 3. Ogni Stato può, al momento della firma della Convenzione o del deposito del proprio strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, riservarsi il diritto di non applicare in tutto o in parte le disposizioni del § 1 e del § 2.

§ 4. Ogni Stato che abbia avanzato una riserva in applicazione del § 3 può rinunziarvi in ogni momento, informandone il Governo depositario.

La rinunzia della riserva produce i suoi effetti il mese successivo alla data in cui il Governo depositario ne dà conoscenza agli Stati.

Articolo 13

Compromesso — Cancelleria

Le parti concludono un compromesso che specifica in particolare:

a) l'oggetto della controversia;

b) la composizione del tribunale ed i termini convenuti per la nomina dell'arbitro o degli arbitri;

c) il luogo convenuto come sede del tribunale.

Il compromesso deve essere comunicato all'Ufficio centrale, il quale assume le funzioni di cancelleria.

Articolo 14

Arbitri

§ 1. Una lista di arbitri è stabilita e tenuta aggiornata dall'Ufficio centrale. Ogni Stato membro può far iscrivere sulla lista degli arbitri due propri cittadini specialisti di diritto internazionale dei trasporti.

§ 2. Il tribunale arbitrale si compone di uno, di tre o di cinque arbitri, in conformità del compromesso.

Gli arbitri sono scelti fra le persone figuranti sulla lista di cui al § 1. Tuttavia, se il compromesso prevede cinque arbitri ciascuna delle parti può scegliere un arbitro al di fuori della lista.

Se il compromesso prevede un arbitro unico, questi è scelto di comune accordo fra le parti.

Se il compromesso prevede tre o cinque arbitri, ciascuna delle parti sceglie uno o due arbitri, secondo il caso; questi designano di comune accordo il terzo o il quinto arbitro, che presiede il tribunale arbitrale.

In caso di disaccordo tra le parti sulla designazione dell'arbitro unico o tra gli arbitri scelti sulla designazione del terzo o del quinto arbitro, tale designazione è compiuta dal direttore generale dell'Ufficio centrale.

§ 3. L'arbitro unico, il terzo o il quinto arbitro deve essere di una nazionalità diversa da quella delle parti, a meno che queste ultime non siano della stessa nazionalità.

L'intervento nel litigio di una terza parte resta senza effetti sulla composizione del tribunale arbitrale.

Articolo 15

Procedura — Spese

§ 1. Il tribunale arbitrale decide sulla procedura da adottare, tenendo conto segnatamente delle seguenti disposizioni:

a) istruisce e giudica le cause sulla base degli elementi forniti dalle parti, senza essere vincolato, quando è chiamato a giudicare secondo la legge, dalle interpretazioni delle parti stesse;

b) non può accordare di più o cosa diversa di quanto richiesto nelle conclusioni dell'attore, né di meno di quanto il convenuto abbia riconosciuto come dovuto;

c) la sentenza arbitrale, debitamente motivata, è redatta dal tribunale arbitrale e notificata alle parti a cura dell'Ufficio centrale;

d) salvo contraria disposizione del diritto imperativo del luogo dove risiede il tribunale arbitrale, e salvo contrario accordo delle parti, la sentenza arbitrale è definitiva.

§ 2. Gli onorari degli arbitri sono stabiliti dal direttore generale dell'Ufficio centrale.
La sentenza arbitrale fissa le spese generali e speciali e decide della loro ripartizione tra le parti, nonché di quella degli onorari degli arbitri.

Articolo 16

Prescrizione — Forza esecutiva

§ 1. La messa in atto della procedura ha, per quanto riguarda l'interruzione della prescrizione, gli stessi effetti previsti dal diritto positivo disciplinante l'introduzione dell'azione dinanzi al giudice ordinario.

§ 2. La sentenza del tribunale arbitrale nei confronti delle imprese di trasporto o degli utenti acquista forza esecutiva in ogni Stato membro in seguito al compimento delle formalità prescritte nello Stato ove l'esecuzione deve aver luogo. Non è ammessa la revisione sul merito della questione.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI DIVERSE

Articolo 17

Recupero dei crediti insoluti fra imprese di trasporto

§ 1. Le distinte di crediti derivanti dai trasporti sottoposti alle Regole uniformi e rimasti insoluti, possono essere inviate dall'impresa di trasporto creditrice all'Ufficio centrale al fine di facilitarne il recupero; a tale scopo l'Ufficio mette in mora l'impresa debitrice affinché paghi la somma dovuta o indichi i motivi del suo rifiuto di pagare.

§ 2. Se l'Ufficio centrale ritiene che i motivi del rifiuto siano sufficientemente fondati, propone alle parti di appellarsi o al giudice competente o al tribunale arbitrale in conformità dell'articolo 12, § 2.

§ 3. Se l'Ufficio centrale ritiene che la totalità o una parte della somma sia effettivamente dovuta, può, dopo avere eventualmente consultato un esperto, dichiarare che l'impresa di trasporto debitrice è tenuta a versare all'Ufficio centrale tutto o parte del credito; la somma così versata

deve restare in deposito fino alla decisione definitiva di merito del giudice competente o del tribunale arbitrale.

§ 4 Se l'impresa non versa, entro quindici giorni, la somma stabilita dall'Ufficio centrale, questo le trasmette una nuova messa in mora con indicazione delle conseguenze del rifiuto.

§ 5. Se tale nuova messa in mora resta infruttuosa per un periodo di due mesi, l'Ufficio centrale invia allo Stato membro al quale appartiene l'impresa una comunicazione motivata, invitandolo ad adottare delle misure e in particolare ad esaminare se esso debba mantenere sulla lista delle linee quelle di tale impresa.

§ 6. Se lo Stato membro dichiara che, malgrado il mancato pagamento, mantiene l'iscrizione delle linee di tale impresa o se lascia senza risposta per un periodo di sei settimane la comunicazione dell'Ufficio centrale, si reputa, di pieno diritto, che esso garantisca il pagamento di tutti i crediti derivanti dai trasporti sottoposti alle Regole uniformi.

Articolo 18

Giudizi — Sequestri — Cauzioni

§ 1. Allorché le sentenze pronunciate in virtù delle disposizioni della Convenzione, in contraddittorio o in contumacia, dal giudice competente, siano divenute esecutive a norma delle leggi applicate da tale giudice, esse acquistano forza esecutiva in ciascuno degli altri Stati membri dopo il compimento delle formalità prescritte nello Stato in cui l'esecuzione deve aver luogo. Non è ammessa la revisione sul merito della questione.

Questa disposizione non si applica né alle sentenze che sono provvisoriamente esecutive, né alle sentenze che impongono all'attore, in seguito al rigetto della sua domanda, il pagamento di un risarcimento, oltre alle spese.

Il primo alinea si applica ugualmente alle transazioni giudiziali.

§ 2. I crediti derivati da un trasporto soggetto alle Regole uniformi, a favore di una impresa di trasporto verso un'altra impresa di trasporto che non dipende dallo stesso Stato membro, non possono essere sequestrati che in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria dello Stato membro al quale appartiene l'impresa titolare dei crediti da sequestrare.

§ 3. Il materiale rotabile della ferrovia, nonché gli oggetti di qualsivoglia natura occorrenti per il trasporto e di sua proprietà, quali contenitori, attrezzi di carico e copertoni, non possono essere sequestrati su un territorio diverso da quello dello Stato membro al quale appartiene la ferrovia proprietaria, se non in forza di sentenza resa dall'autorità giudiziaria di tale Stato.

I carri privati nonché gli oggetti di qualsivoglia natura occorrenti per il trasporto che sono ivi contenuti, appartenenti al proprietario del carro, non possono essere sequestrati su di un territorio diverso da quello dello Stato in cui il proprietario ha il domicilio, se non in forza di sentenza resa dall'autorità giudiziaria di tale Stato.

§ 4. Non può essere pretesa alcuna cauzione per assicurare il pagamento delle spese dipendenti da azioni giudiziarie fondate sulla Convenzione.

TITOLO V
MODIFICAZIONE DELLA CONVENZIONE

Articolo 19
Competenza

§ 1. Gli Stati membri inviano le proposte di modificazione della Convenzione all'Ufficio centrale, il quale lo porta immediatamente a conoscenza degli Stati membri.

§ 2. L'Assemblea generale decide sulle proposte di modificazione relative alle disposizioni della Convenzione non previste ai §§ 3 e 4.

L'iscrizione di una proposta di modificazione all'ordine del giorno di una sessione dell'Assemblea generale deve riportare l'adesione di almeno un terzo degli Stati membri.

Investita di una proposta di modificazione, l'Assemblea generale può decidere, con la maggioranza di cui all'articolo 6, § 5, che una siffatta proposta presenta un carattere di stretta connessione con una o più disposizioni la cui modificazione rientra nella competenza della Commissione di revisione in conformità del § 3. In tale caso, l'Assemblea generale è legittimata a decidere ugualmente sulla modificazione di questa o di queste disposizioni.

§ 3. Salvo difformi decisioni adottate dall'Assemblea generale giusta il § 2, alinea 3, la Commissione di revisione decide sulle proposte di modificazione relative alle disposizioni qui di seguito indicate:

a) Regole uniformi CIV:

— articolo 1, § 3; articolo 4, § 2; articoli 5 (eccetto il § 2), 6, da 9 a 14, 15 (eccetto il § 6), da 16 a 21, 22, § 3; articoli da 23 a 25, 37, 43 (eccetti i §§ 2 e 4), 48, 49, da 56 a 58, 61;

— gli importi espressi in unità di conto agli articoli 30, 31, 38, 40 e 41, quando la modificazione tende ad una maggiorazione di tali importi;

b) Regole uniformi CIM:

— articolo 1, § 2; articolo 3, §§ da 2 a 5; articoli 4, 5, 6 (eccetto il § 3), 7, 8, da 11 a 13, 14 (eccetto il § 7), da 15 a 17, 19 (eccetto il § 4), 20 (eccetto il § 3), da 21 a 24, 25 (eccetto il § 3), 26 (eccetto il § 2), 27, 28, §§ 3 e 6; articoli 29, 30 (eccetto il § 3), 31, 32 (eccetto il § 3), 33 (eccetto il § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (eccetto il § 3), 48 (nella misura in cui si tratta di procedere ad un adattamento al diritto di trasporto internazionale marittimo), 52, 53, da 59 a 61, 64, 65;

— l'importo espresso in unità di conto all'articolo 40, quando la modificazione tende ad una maggiorazione di tale importo;

— Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei carri privati (RIP), Allegato II;

— Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei contenitori (RICo), Allegato III;

— Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei colli espressi (RIEx), Allegato IV.

§ 4. La Commissione di esperti decide sulle proposte di modificazione relative alle disposizioni del Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID), Allegato I alle Regole uniformi CIM.

Articolo 20

Decisioni dell'Assemblea generale

§ 1. Le modificazioni decise dall'Assemblea generale sono raccolte in un protocollo firmato dai rappresentanti degli Stati membri. Tale protocollo è sottoposto a ratifica, accettazione o approvazione; gli strumenti di ratifica, di accettazione o di approvazione sono depositati il più sollecitamente possibile presso il Governo depositario.

§ 2. Allorché il protocollo sarà stato ratificato, accettato o approvato da più di due terzi degli Stati membri, l'entrata in vigore delle decisioni ha luogo allo spirare del termine fissato dall'Assemblea generale.

§ 3. L'applicazione delle Regole uniformi CIV e CIM è sospesa dal momento dell'entrata in vigore delle decisioni, per il traffico con e fra gli Stati membri che non avessero ancora depositato il proprio strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione un mese prima della data prevista per tale entrata in vigore. L'Ufficio centrale notifica agli Stati membri tale sospensione; questa termina allo spirare di un mese a partire dalla data della notificazione da parte dell'Ufficio centrale della ratifica, dell'accettazione o dell'approvazione delle dette decisioni da parte degli Stati suddetti.

Tale sospensione non ha effetto per gli Stati membri che abbiano comunicato all'Ufficio centrale che essi applicano, senza aver depositato il proprio strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione, le modificazioni decise dall'Assemblea generale.

Articolo 21

Decisioni delle Commissioni

§ 1. Le modificazioni decise dalle Commissioni sono notificate dall'Ufficio centrale agli Stati membri.

§ 2. Tali decisioni entrano in vigore per tutti gli Stati membri il primo giorno del dodicesimo mese successivo a quello nel corso del quale l'Ufficio centrale le ha notificate agli Stati membri, salvo l'opposizione di

un terzo degli Stati membri formulata entro quattro mesi a decorrere dalla data della notificazione.

Tuttavia, se uno Stato membro formula delle obiezioni avverso una decisione della Commissione di revisione nel termine di quattro mesi e denunzia la Convenzione non più tardi di due mesi prima della data prevista per l'entrata in vigore di tale decisione, quest'ultima non entra in vigore che al momento in cui la denunzia da parte dello Stato interessato produce effetto.

TITOLO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 22

Firma, ratifica, accettazione, approvazione della Convenzione

§ 1. La Convenzione resta aperta a Berna, presso il Governo svizzero, fino al 31 dicembre 1980, alla firma degli Stati che sono stati invitati alla ottava Conferenza di revisione ordinaria delle Convenzione CIM e CIV.

§ 2. La Convenzione è sottoposta a ratifica, accettazione o approvazione; gli strumenti di ratifica, di accettazione o approvazione sono depositati presso il Governo svizzero, quale governo depositario.

Articolo 23

Adesione alla Convenzione

§ 1. Gli Stati che, invitati all'ottava Conferenza di revisione ordinaria delle Convenzioni CIM e CIV, non abbiano sottoscritto la Convenzione nel termine previsto all'articolo 22, § 1, possono ciononostante notificare la loro adesione alla Convenzione prima della sua entrata in vigore. Lo strumento di adesione è depositato presso il Governo depositario.

§ 2. Ogni Stato che desideri aderire alla Convenzione dopo la sua entrata in vigore invia al Governo depositario una richiesta ed una nota sulla situazione delle sue imprese di trasporto per ferrovia circa i trasporti internazionali. Il Governo depositario le comunica agli Stati membri ed all'Ufficio centrale.

La richiesta è ritenuta accettata di pieno diritto sei mesi dopo la comunicazione di cui sopra, salvo opposizione formulata presso il Governo depositario da cinque Stati membri. Il Governo depositario ne dà avviso allo Stato richiedente, nonché agli Stati membri e all'Ufficio centrale. Il nuovo Stato membro si conforma senza indugio alle disposizioni dell'articolo 10.

In caso di opposizione, il Governo depositario sottopone la richiesta di adesione all'Assemblea generale, che decide al riguardo.

Successivamente al deposito dello strumento di adesione, questa produce effetti il primo giorno del secondo mese successivo a quello nel corso del quale l'Ufficio centrale ha notificato agli Stati membri la lista delle linee del nuovo Stato membro.

§ 3. Ogni adesione alla Convenzione non può riguardare che la Convenzione e le sue modificazioni in vigore.

Articolo 24

Entrata in vigore della Convenzione

§ 1. Allorché gli strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione sono stati depositati da quindici Stati, il Governo depositario si mette in relazione con i Governi interessati allo scopo di convenire l'entrata in vigore della Convenzione.

§ 2. L'entrata in vigore della Convenzione comporta l'abrogazione delle Convenzioni internazionali concernenti il trasporto per ferrovia delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 7 febbraio 1970, nonché della Convenzione Addizionale alla CIV relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte e il ferimento di viaggiatori del 26 febbraio 1966.

Articolo 25

Denunzia della Convenzione

Ogni Stato membro che desideri denunziare la Convenzione ne dà avviso al Governo depositario. La denunzia produce effetto il 31 dicembre dell'anno successivo.

Articolo 26

Funzioni del Governo depositario

Il Governo depositario avvisa gli Stati invitati all'ottava Conferenza di revisione ordinaria delle Convenzioni CIM e CIV, gli altri Stati che hanno aderito alla Convenzione, nonché l'Ufficio centrale:

a) delle sottoscrizioni della Convenzione, del deposito degli strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione e delle notificazioni di denunzia;

b) della data in cui la Convenzione entra in vigore in applicazione dell'articolo 24;

c) del deposito degli strumenti di ratifica, di accettazione o di approvazione dei protocolli indicati nell'articolo 20.

Articolo 27

Riserve alla Convenzione

Non sono ammesse riserve alla Convenzione eccetto quelle espressamente previste in quest'ultima.

Articolo 28

Testi della Convenzione

La Convenzione è conclusa e firmata in lingua francese.

Al testo francese sono aggiunte delle traduzioni ufficiali nelle lingue tedesca, inglese, araba, italiana e olandese.

Il solo testo francese fa fede.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO a Berna, il nove maggio millenovecentottanta, in un solo esemplare originale in lingua francese, che resta depositato negli Archivi della Confederazione svizzera. Una copia conforme autenticata sarà rimessa a ciascuno degli Stati membri.

PROTOCOLLO

sui privilegi ed immunità dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF)

Articolo 1

§ 1. Nel quadro delle sue attività ufficiali, l'Organizzazione beneficia dell'immunità di giurisdizione e di esecuzione salvo:

a) il caso particolare in cui l'Organizzazione abbia rinunciato espressamente in una certa misura ad una tale immunità;

b) il caso di azione civile di risarcimento, intentata da un terzo, relativa ad un incidente causato da un veicolo automotore od ogni altro mezzo di trasporto appartenente all'Organizzazione o circolante per suo conto od il caso di infrazione alla regolamentazione della circolazione riguardante i mezzi di trasporto suddetti;

c) il caso di domanda riconvenzionale direttamente collegata ad una procedura intentata a titolo principale dall'Organizzazione;

d) il caso di sequestro, ordinato con decisione giudiziaria sulle retribuzioni, salari ed altri emolumenti dovuti dall'Organizzazione ad un suo funzionario.

§ 2. Gli averi ed i beni dell'Organizzazione, qualunque sia il luogo in cui essi si trovino, beneficiano dell'immunità verso ogni forma di requisizione, confisca, deposito presso terzi od altre forma di sequestro o di espropriazione forzata, salvo nella misura in cui lo richiedano temporaneamente la prevenzione degli incidenti che mettono in causa veicoli automotori appartenenti all'Organizzazione o circolanti per conto di quest'ultima e le inchieste alle quali gli incidenti suddetti possano dare luogo.

Tuttavia, qualora sia necessaria una espropriazione per pubblica utilità, debbono essere prese tutte le misure necessarie atte ad impedire che essa non costituisca ostacolo all'esercizio delle attività dell'Organizzazione e deve essere preventivamente e senza indugio versata un'adeguata indennità.

§ 3. Ogni Stato membro esonera dalle imposte dirette l'Organizzazione, i suoi beni e le sue entrate, per l'esercizio delle sue attività ufficiali. Quando sono effettuati od utilizzati dall'Organizzazione acquisti o servizi di notevole importo, strettamente necessari per l'esercizio delle sue attività ufficiali, e quando il prezzo di tali acquisti o servizi comprende tasse o diritti, sono adottate appropriate disposizioni dagli Stati membri, quando

ciò sia possibile, per l'esonero dalle tasse o diritti di tale natura o per il rimborso del loro importo.

Nessun esonero è accordato per quanto concerne le imposte e tasse che non costituiscono che una semplice remunerazione di servizi resi.

I prodotti importati o esportati dall Organizzazione e strettamente necessari per l'esercizio delle sue attività ufficiali, sono esonerati da tutti i diritti e tasse percepiti all'atto dell'importazione o dell'esportazione.

Nessun esonero e accordato, agli effetti del presente articolo, per quanto concerne gli acquisti e le importazioni di beni o la fornitura di servizi destinati ai bisogni propri dei funzionari dell'Organizzazione.

§ 4. I beni acquistati od importati in conformità del § 3 non possono essere venduti né ceduti, né utilizzati diversamente dalle condizioni fissate dagli Stati membri che hanno accordato gli esoneri.

§ 5. Le attività ufficiali dell'Organizzazione previste dal presente Protocollo sono quelle che rispondono agli scopi definiti nell'articolo 2 della Convenzione.

Articolo 2

§ 1. L'Organizzazione puo ricevere e detenere ogni fondo, divisa, numerario o valore mobiliare; essa ne può disporre liberamente per tutti gli usi previsti dalla Convenzione ed avere conti in qualunque tipo di moneta nella misura necessaria per far fronte ai suoi impegni.

§ 2. Per le sue comunicazioni ufficiali ed il trasferimento di tutti i suoi documenti, l'Organizzazione beneficia di un trattamento non meno favorevole di quello accordato da ogni Stato membro alle altre organizzazioni internazionali equipollenti.

Articolo 3

I rappresentanti degli Stati membri godono, nell'esercizio delle proprie funzioni e per la durata dei loro viaggi di servizio, dei privilegi ed immunità di cui appresso sul territorio di ogni Stato membro:

a) immunità di giurisdizione, anche dopo la fine della loro missione, per gli atti, comprese le parole e gli scritti, da essi compiuti nell'esercizio delle proprie funzioni; non è tuttavia concesso il godimento di detta immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo automotore o da ogni altro mezzo di trasporto appartenente ad un rappresentante di uno Stato membro o da lui condotto o in caso di infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa al mezzo di trasporto citato;

b) immunità di arresto e di detenzione preventiva, salvo il caso di reato flagrante;

c) immunità di sequestro dei loro bagagli personali, salvo il caso di reato flagrante;

d) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;

e) esenzione per loro stessi e per i loro congiunti di tutte le misure limitative dell'ingresso e di tutte le formalità di registrazione degli stranieri;

f) stesse facilitazioni, per quanto concerne le regolamentazioni monetarie o di cambio accordate ai rappresentanti di Governi esteri in missione ufficiale temporanea.

Articolo 4

I funzionari dell'Organizzazione godono, nell'esercizio delle proprie funzioni, dei privilegi ed immunità di cui appresso sul territorio di ogni Stato membro:

a) immunità di giurisdizione per le attività, anche orali o scritte, compiute nell'esercizio delle proprie funzioni e nei limiti delle loro attribuzioni, anche dopo che essi hanno cessato di essere al servizio dell'Organizzazione; non è tuttavia concesso il godimento di detta immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo automotore o da altro mezzo di trasporto appartenente ad un funzionario dell'Organizzazione o da lui condotto o in caso di infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa al mezzo di trasporto citato;

b) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;

c) stesse eccezioni alle disposizioni che limitano l'immigrazione e la registrazione degli stranieri riconosciute generalmente ai funzionari delle organizzazioni internazionali; gli appartenenti alle loro famiglie che fanno parte del nucleo familiare godono delle stesse facilitazioni;

d) esonero dalla imposta nazionale sul reddito, con riserva di introduzione, a favore dell'Organizzazione, di un prelievo interno sugli stipendi, salari ed altri emolumenti versati dall'Organizzazione; tuttavia gli Stati membri hanno la possibilità di tenere conto di questi stipendi, salari ed emolumenti nel calcolo dell'ammontare dell'imposta da percepire sulle entrate provenienti da altre fonti; gli Stati membri non sono tenuti ad applicare detto esonero fiscale sulle indennità e pensioni e sulle rendite di sopravvivenza versate dall'Organizzazione ai suoi ex funzionari o loro aventi diritto;

e) per quanto concerne la regolamentazione sul cambio, gli stessi privilegi generalmente riconosciuti ai funzionari delle organizzazioni internazionali;

f) in periodo di crisi internazionale le stesse facilitazioni di rimpatrio per essi e gli appartenenti al loro nucleo familiare, accordate ai funzionari delle organizzazioni internazionali.

Articolo 5

Gli esperti dei quali l'Organizzazione si avvale, quando esercitano funzioni presso l'Organizzazione o compiono delle missioni per essa stessa,

godono dei privilegi e immunità di cui appresso, nella misura in cui tali privilegi sono necessari per l'esercizio delle loro funzioni, anche durante i viaggi effettuati nell'esercizio di dette funzioni o nel corso di dette missioni:

a) immunità di giurisdizione per le attività, anche orali o scritte, compiute nell'esercizio delle loro funzioni; non è tuttavia concesso il godimento di detta immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo automotore o da altro mezzo di trasporto appartenente ad un esperto o da lui condotto o in caso di infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa al mezzo di trasporto citato; gli esperti continuano a beneficiare di detta immunità anche dopo la cessazione delle loro funzioni presso l'Organizzazione;

b) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;

c) facilitazioni di cambio necessarie per il trasferimento della loro remunerazione;

d) stesse facilitazioni, per quanto concerne i bagagli personali, accordate agli agenti dei Governi esteri in missione ufficiale temporanea.

Articolo 6

§ 1. I privilegi e immunità previsti dal presente Protocollo sono istituiti unicamente al fine di assicurare, in ogni circostanza, il libero funzionamento dell'Organizzazione e la completa indipendenza delle persone ai quali essi sono accordati. Le autorità competenti tolgono ogni immunità in tutti i casi in cui il loro mantenimento sia suscettibile di ostacolare l'azione della giustizia e in cui esse possano essere tolte senza recare pregiudizio alla realizzazione dell'obiettivo per il quale siano state accordate.

§ 2. Le autorità competenti di cui al § 1 sono:

— gli Stati membri, per i loro rappresentanti,

— il Comitato amministrativo per il direttore generale,

— il direttore generale per gli altri funzionari nonché per gli esperti dei quali l'Organizzazione si avvale.

Articolo 7

§ 1. Nessuna disposizione del presente Protocollo può mettere in causa il diritto di ogni Stato membro di prendere tutte le precauzioni utili nell'interesse della sua pubblica sicurezza.

§ 2. L'Organizzazione coopera in ogni momento con le autorità competenti degli Stati membri allo scopo di facilitare una buona amministrazione della giustizia, di assicurare il rispetto delle leggi e regolamenti degli Stati membri interessati e di impedire ogni abuso cui possono dar luogo i privilegi e immunità previsti nel presente Protocollo.

Articolo 8

Nessuno Stato membro ha l'obbligo di accordare privilegi e immunità menzionati nel presente Protocollo:

— all'articolo 3, ad eccezione della lettera *d*),

— all'articolo 4, ad eccezione delle lettere *a*), *b*) e *d*),

— all'articolo 5, ad eccezione delle lettere *a*) e *b*)

ai propri cittadini o alle persone che hanno in esso la loro residenza permanente.

Articolo 9

L'Organizzazione può concludere con uno o più Stati membri accordi complementari per l'applicazione delle disposizioni del presente Protocollo per quanto concerne detto o detti Stati membri, nonché altri accordi per assicurare il buon funzionamento dell'Organizzazione.

APPENDICE A
alla Convenzione relativa ai trasporti
internazionali per ferrovia (COTIF)
del 9 maggio 1980

REGOLE UNIFORMI

concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV)

TITOLO I
GENERALITA

Articolo 1
Campo di applicazione

§ 1. Salvo le eccezioni previste agli articoli 2, 3 e 33, le Regole uniformi si applicano a tutti i traporti di viaggiatori e bagagli che si effettuano con documenti di trasporto internazionali validi per un percorso che tocchi i territori di almeno due Stati e che comprenda esclusivamente linee iscritte nella lista prevista agli articoli 3 e 10 della Convenzione.

Le Regole uniformi si applicano ugualmente, per ciò che concerne la responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori, agli agenti di scorta dei convogli effettuati conformemente alle Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale delle merci per ferrovia (CIM).

§ 2. Le tariffe internazionali determinano le relazioni per le quali sono rilasciati i documenti internazionali di trasporto.

§ 3. Il termine «stazione» contenuto nelle Regole uniformi comprende: le stazioni ferroviarie, i porti per i servizi di navigazione e ogni altro impianto delle imprese di trasporto, aperti al pubblico per l'esecuzione del contratto di trasporto.

Articolo 2
Eccezioni al campo di applicazione

§ 1. I trasporti la cui stazione di partenza e quella di destinazione sono situate sul territorio di uno stesso Stato e che toccano il territorio di un altro Stato solamente in transito non sono soggetti alle Regole uniformi:

a) se le linee su cui si effettua il transito sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza o

b) se gli Stati o le ferrovie interessate hanno convenuto di non considerare come internazionali questi trasporti.

§ 2. I trasporti fra stazioni di due Stati limitrofi e i trasporti tra stazioni di due Stati in transito per il territorio di un terzo Stato, se si effettuano su linee esercitate esclusivamente da una ferrovia di uno di questi tre Stati e se le leggi e i regolamenti di uno di tali Stati non vi si oppongano, sono soggetti al regime del traffico interno applicabile a detta ferrovia.

Articolo 3

Riserva relativa alla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori

§ 1. Ogni Stato può, al momento della firma della presente Convenzione o del deposito dello strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, riservarsi il diritto di non applicare, ai viaggiatori vittime di incidenti sopravvenuti sul proprio territorio, l'insieme delle disposizioni relative alla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori, allorché questi siano suoi cittadini o persone aventi in detto Stato la loro residenza abituale.

§ 2. Ogni Stato che abbia fatto la suddetta riserva può rinunciarvi in ogni momento informando il Governo depositario. La rinuncia alla riserva produce i suoi effetti un mese dopo la data della comunicazione che il Governo svizzero dà agli Stati.

Articolo 4

Obbligo di trasportare

§ 1. La ferrovia deve effettuare, alle condizioni delle Regole uniformi, qualunque trasporto di viaggiatori e bagagli, purché:

a) il viaggiatore osservi le prescrizioni delle Regole uniformi, delle disposizioni complementari e delle tariffe internazionali;

b) il trasporto sia possibile con il personale ed i mezzi normali di trasporto che permettono di soddisfare i bisogni regolari del traffico;

c) il trasporto non sia impedito da circostanze che la ferrovia non possa evitare ed alle quali non dipenda da essa ovviare.

§ 2. Quando l'autorità competente abbia deciso che il servizio sia soppresso in tutto o in parte, i provvedimenti devono essere portati senza indugio a conoscenza del pubblico e delle ferrovie; queste informano in proposito le ferrovie degli altri Stati ai fini della loro pubblicazione.

§ 3. Qualsiasi infrazione commessa dalla ferrovia alle disposizioni del presente articolo può dar luogo ad azione per il risarcimento del danno causato.

Articolo 5

Tariffe — Accordi particolari

§ 1. Le tariffe internazionali devono contenere tutte le condizioni speciali applicabili al trasporto, specialmente gli elementi necessari per il calcolo dei prezzi di trasporto e delle spese accessorie e, se del caso, le condizioni di conversione delle monete.

Le condizioni delle tariffe internazionali non possono derogare alle Regole uniformi se non sono da queste espressamente previste.

§ 2. Le tariffe internazionali devono essere applicate a tutti alle stesse condizioni.

§ 3. Le ferrovie possono concludere degli accordi particolari che comportino riduzioni di prezzi od altre agevolazioni, nella misura in cui siano praticate condizioni equiparabili nei confronti dei viaggiatori che si trovino in situazioni equiparabili.

Riduzioni di prezzi od altre agevolazioni possono essere accordate per il servizio della ferrovia, per il servizio di pubbliche amministrazioni e per gli enti di beneficenza, di educazione e di istruzione.

La pubblicazione dei provvedimenti presi in virtù del primo e del secondo alinea non è obbligatoria.

§ 4. La pubblicazione delle tariffe internazionali è obbligatoria soltanto negli Stati le cui ferrovie partecipano a queste tariffe come reti di partenza o di arrivo. Queste tariffe e le loro modificazioni entrano in vigore alla data stabilita all'atto della loro pubblicazione. In caso di aumento di prezzi o di aggravamento delle condizioni di trasporto, previste nelle tariffe medesime, le modificazioni entrano in vigore non prima di sei giorni dopo la loro pubblicazione.

Le modificazioni apportate ai prezzi di trasporto ed alle spese accessorie, previste nelle tariffe internazionali per tener conto delle fluttuazioni di cambio, come anche le rettifiche di errori evidenti, entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione.

§ 5. In ogni stazione abilitata al traffico internazionale, il viaggiatore puo consultare le tariffe internazionali o gli estratti di dette tariffe indicanti i prezzi dei biglietti internazionali ivi in vendita e le corrispondenti tasse per i bagagli.

Articolo 6

Unità di conto — Corso di conversione o di accettazione delle valute

§ 1. L'unità di conto prevista dalle Regole uniformi è il Diritto speciale di prelievo così definito dal Fondo Monetario Internazionale.

Il valore, in Diritto speciale di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo Monetario Internazionale per le proprie operazioni e transazioni.

§ 2. Il valore, in Diritto speciale di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato non membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato nel modo determinato da detto Stato.

Questo calcolo deve esprimere in moneta nazionale un valore reale il più vicino possibile a quello che risulterebbe dall'applicazione del § 1.

§ 3. Per uno Stato non membro del Fondo Monetario Internazionale, la cui legislazione non permette di applicare il § 1 od il § 2, l'unità di conto previsto dalle Regole uniformi è considerata uguale a tre franchi oro.

Il franco-oro è pari a 10/31 di un grammo d'oro al titolo di 0,900.

La conversione del franco-oro deve esprimere in moneta nazionale un valore reale il più vicino possibile a quello che risulterebbe dall'applicazione del § 1.

§ 4. Gli Stati, nei tre mesi successivi all'entrata in vigore della Convenzione e ogni volta che un mutamento si produca nel loro metodo di calcolo o nel valore della loro moneta nazionale in rapporto all'unità di conto, comunicano all'Ufficio centrale il loro metodo di calcolo conformemente al § 2 od i risultati della conversione conformemente al § 3.

L'Ufficio centrale notifica dette informazioni agli Stati.

§ 5. La ferrovia deve pubblicare i corsi ai quali:

a) essa effettua la conversione delle somme espresse in unità monetarie estere, pagabili in moneta nazionale (corso di conversione);

b) essa accetta in pagamento monete estere (corso di accettazione).

Articolo 7

Disposizioni complementari.

§ 1. Due o più Stati o due o più ferrovie possono stabilire disposizioni complementari per l'esecuzione delle Regole uniformi. Esse non possono derogare alle Regole uniformi se non sono espressamente previste da queste.

§ 2. Le disposizioni complementari sono messe in vigore e pubblicate nelle forme previste dalle leggi e dai regolamenti di ciascuno Stato. Le disposizioni complementari e la loro entrata in vigore sono comunicate all'Ufficio centrale.

Articolo 8

Diritto nazionale

§ 1. Per quanto non previsto nelle Regole uniformi, nelle disposizioni complementari e nelle tariffe internazionali, si applica il diritto nazionale.

§ 2. Per diritto nazionale si intende quello dello Stato in cui l'avente diritto fa valere i suoi diritti, comprese le regole relative ai conflitti di legge.

§ 3. Per l'applicazione delle disposizioni relative alla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori, il diritto nazionale è quello dello Stato sul cui territorio si è verificato l'incidente sofferto dal viaggiatore, comprese le regole relative ai conflitti di legge.

TITOLO II

CONTRATTO DI TRASPORTO

CAPITOLO I

TRASPORTO DI VIAGGIATORI

Articolo 9

Orario e utilizzazione dei treni

§ 1. La ferrovia è tenuta a portare a conoscenza del pubblico, in modo idoneo, l'orario dei treni.

§ 2. Gli orari o le tariffe devono indicare le limitazioni di utilizzazione di certi treni o di certe classi di vetture.

Articolo 10

Esclusione del trasporto — Ammissione a determinate condizioni

§ 1. Sono escluse dal trasporto o possono esserne escluse durante il viaggio:

a) le persone in stato di ubriachezza, quelle che tengono un contegno sconveniente o non osservano le prescrizioni in vigore in ciascuno Stato; queste persone non hanno diritto al rimborso né del prezzo del biglietto, né della tassa pagata per il trasporto dei loro bagagli;

b) le persone che per malattia o per altre cause potessero in modo evidente essere d'incomodo ai loro vicini, salvo che per tali persone sia stato riservato o possa essere messo a disposizione un compartimento intero a pagamento. Tuttavia, le persone ammalatesi durante il viaggio debbono essere trasportate almeno fino alla prima stazione dove possano trovare le cure necessarie; il prezzo del viaggio viene loro rimborsato conformemente all'articolo 25, previa deduzione della parte relativa al percorso effettuato; se del caso, si procede in modo analogo circa il trasporto dei bagagli.

§ 2. Per il trasporto delle persone affette da malattie contagiose valgono le Convenzioni e i regolamenti internazionali o, in mancanza di questi, le leggi e i regolamenti di ciascuno Stato.

Articolo 11

Biglietti

§ 1. I biglietti rilasciati per un trasporto internazionale debbono portare la sigla CIV. A titolo transitorio, è ammesso il segno ₵.

§ 2. Le tariffe internazionali o gli accordi tra ferrovie stabiliscono in quale lingua i biglietti debbono essere stampati e compilati, nonché la loro forma e il loro contenuto.

§ 3. I biglietti debbono portare le seguenti indicazioni, salve le eccezioni previste dalle tariffe internazionali:

a) le stazioni di partenza e di destinazione;

b) l'itinerario; se è ammessa la facoltà di servirsi di diversi itinerari o di diversi mezzi di trasporto, si dovrà farne menzione;

c) la categoria del treno e la classe;

d) il prezzo del trasporto;

e) il giorno di inizio della validità;

f) la durata di validità.

§ 4. I biglietti a tagliandi rilasciati in base ad una tariffa internazionale costituiscono un titolo di trasporto unico ai sensi delle Regole uniformi.

§ 5. Salve le eccezioni previste nelle tariffe internazionali, il biglietto e cedibile solamente quando non è nominativo e se il viaggio non è stato iniziato.

§ 6. Il viaggiatore deve accertarsi, all'atto di ricevere il biglietto, che esso corrisponda alle indicazioni da lui fornite.

§ 7. La durata della validità dei biglietti e le fermate nel corso del viaggio sono fissate dalle tariffe internazionali.

Articolo 12

Diritto al trasporto — Viaggiatore senza biglietto

§ 1. Il viaggiatore deve, fin dall'inizio del viaggio, munirsi di un titolo di trasporto valido; egli deve conservarlo per tutta la durata del viaggio e, a richiesta, presentarlo agli agenti ferroviari incaricati del controllo e restituirlo a viaggio ultimato. Le tariffe internazionali possono prevedere delle eccezioni.

§ 2. I biglietti che abbiano subìto una illecita modificazione non sono validi e vengono ritirati dagli agenti ferroviari incaricati del controllo

§ 3. Il viaggiatore che non può presentare un biglietto valido deve pagare, oltre al prezzo relativo al trasporto, una soprattassa calcolata in conformità delle prescrizioni della ferrovia che esige il pagamento della soprattassa.

§ 4. Il viaggiatore che rifiuti il pagamento immediato del prezzo del trasporto o della soprattassa può essere escluso dal trasporto. Il viaggiatore escluso non può pretendere che i propri bagagli siano messi a sua disposizione in una stazione diversa da quella destinataria.

Articolo 13

Riduzione di prezzo per i ragazzi

§ 1. I ragazzi di età fino a cinque anni compiuti sono trasportati gratuitamente senza biglietto, se per essi non è richiesta l'occupazione di un apposito posto.

§ 2. I ragazzi di età da cinque fino a dieci anni compiuti e i ragazzi di età inferiore, per i quali sia richiesta l'occupazione di un apposito posto, sono trasportati a prezzi ridotti. Tali prezzi non possono eccedere la metà del prezzo stabilito per i biglietti degli adulti, salvo i supplementi riscossi per l'uso di determinati treni o vetture, senza pregiudizio dell'arrotondamento effettuato secondo le prescrizioni applicabili dalla ferrovia che emette il biglietto.
Questa riduzione non e obbligatoria se i biglietti offrono gia una riduzione rispetto al prezzo normale del biglietto di corsa semplice.

§ 3. Le tariffe internazionali possono tuttavia prevedere limiti di età differenti da quelli indicati nei §§ 1 e 2, nella misura in cui tali limiti non siano inferiori a quattro anni compiuti, per quanto concerne la gratuità del trasporto di cui al § 1, e a dieci anni compiuti nel caso di applicazione dei prezzi ridotti previsti dal § 2.

Articolo 14

Occupazione dei posti

§ 1. L'occupazione, l'attribuzione e la prenotazione dei posti nei treni sono regolate secondo le prescrizioni della ferrovia che ha emesso il biglietto.

§ 2. Alle condizioni fissate dalle tariffe internazionali, il viaggiatore puo utilizzare un posto di classe superiore o un treno di una categoria di prezzo superiore a quelle indicate sul biglietto o far modificare 'itinerario.

Articolo 15

Introduzione di colli a mano e di animali nelle carrozze

§ 1. Il viaggiatore può recare con se gratuitamente nelle carrozze oggetti facilmente trasportabili (colli a mano)

Ogni viaggiatore dispone, per i suoi colli a mano, soltanto dello spazio situato al di sopra e al di sotto del posto che occupa, o dello spazio corrispondente nel caso delle carrozze di tipo speciale, segnatamente se esse sono munite di un compartimento riservato per i bagagli.

§ 2. Non possono essere introdotti nelle carrozze:

a) le materie e gli oggetti esclusi dal trasporto a bagaglio in virtù dell'articolo 18 *e)*, salvo le eccezioni previste dalle disposizioni complementari o dalle tariffe;

b) gli oggetti che possono recare noia od incomodo ai viaggiatori o provocare danni;

c) gli oggetti che secondo le disposizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative non possono essere introdotti nelle carrozze;

d) gli animali vivi, salvo le eccezioni previste dalle disposizioni complementari o dalle tariffe.

§ 3. Le tariffe internazionali possono prevedere a quali condizioni gli oggetti introdotti nelle carrozze in violazione delle disposizioni dei §§ 1 e 2 *b)* siano ciononostante trasportati come colli a mano o come bagagli.

§ 4. La ferrovia ha diritto di assicurarsi, in presenza del viaggiatore, della natura degli oggetti introdotti nelle carrozze, quando esiste un grave sospetto di una violazione delle disposizioni di cui al § 2 *a)*, *b)* e *d)*. Se non è possibile stabilire quale sia il viaggiatore che ha portato con sè gli oggetti sottoposti a verifica, la ferrovia effettua tale verifica in presenza di due testimoni estranei alla ferrovia stessa.

§ 5. La sorveglianza degli oggetti e degli animali che il viaggiatore reca con sè nella carrozza incombe al viaggiatore stesso, salvo che non possa esercitarla per il fatto di trovarsi in una carrozza del tipo speciale previsto al § 1.

§ 6. Il viaggiatore è responsabile di ogni danno causato dagli oggetti o dagli animali che porta con sè nella vettura, se non prova che il danno sia dipeso da colpa della ferrovia, da colpa di un terzo o da circostanze che il viaggiatore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.

Tale disposizione non incide sulla responsabilità che può derivare alla ferrovia in virtù dell'articolo 26.

Articolo 16

Coincidenze mancate — Soppressione dei treni

§ 1. Quando, in seguito al ritardo di un treno, la coincidenza con un altro treno viene a mancare, o quando un treno è soppresso su tutto o su parte del percorso e il viaggiatore vuole continuare il suo viaggio, la ferrovia è obbligata a trasportarlo, con i suoi bagagli, nei limiti del possibile e senza pagamento di alcun supplemento di prezzo, con un treno che si diriga verso la stessa destinazione sia per la stessa linea, sia per un'altra

via appartenente alle ferrovie che partecipano all'itinerario del primo trasporto, in modo da permettergli di arrivare a destinazione con il minor ritardo possibile.

§ 2. La ferrovia deve, a seconda delle circostanze, attestare sul biglietto la mancata coincidenza o la soppressione del treno, prorogare nella misura necessaria la validità del biglietto stesso e renderlo valido per il nuovo itinerario, per una classe superiore o per un treno di categoria di prezzo più elevata. Tuttavia, le tariffe o gli orari possono escludere l'utilizzazione di determinati treni.

Capitolo II

Trasporto dei bagagli

Articolo 17

Oggetti ammessi

§ 1. Sono ammessi al trasporto a bagaglio gli oggetti che sono attinenti agli scopi di viaggio purché contenuti in bauli, cesti, valigie, sacchi da viaggio o altri imballaggi similari, come pure gli imballaggi stessi.

§ 2. Le tariffe internazionali possono ammettere a determinate condizioni, come bagaglio, animali ed oggetti non indicati nel § 1, segnatamente le autovetture al seguito del viaggiatore consegnate al trasporto con o senza rimorchio.

§ 3. Le tariffe o gli orari possono limitare o escludere il trasporto dei bagagli per determinati treni o per determinate categorie di treni.

Articolo 18

Oggetti esclusi

Sono esclusi dal trasporto a bagaglio:

a) gli oggetti il cui trasporto è proibito, sia pure su uno solo dei territori che il bagaglio deve percorrere;

b) gli oggetti il cui trasporto è riservato all'amministrazione postale, sia pure su uno solo dei territori che il bagaglio deve percorrere;

c) le merci destinate al commercio;

d) gli oggetti ingombranti o di una massa eccessiva;

e) le materie e gli oggetti pericolosi, in particolare le armi cariche, le materie e gli oggetti esplosivi o infiammabili, le materie comburenti, velenose, radioattive e corrosive nonché le sostanze ripugnanti o che possono causare infezione; le tariffe internazionali possono ammettere al trasporto a bagaglio, sotto condizione, alcune di tali materie ed oggetti.

Articolo 19

Registrazione e spedizione dei bagagli

§ 1. La registrazione dei bagagli si effettua soltanto su presentazione di biglietti validi almeno sino alla stazione destinataria dei bagagli e per l'itinerario indicato sui biglietti.

Se il biglietto è valido per diversi itinerari, o se il luogo di destinazione è servito da diverse stazioni, il viaggiatore deve indicare esattamente l'itinerario da seguire o la stazione per la quale la registrazione deve effettuarsi. La ferrovia non risponde delle conseguenze risultanti dalla inosservanza di questa disposizione da parte del viaggiatore.

§ 2. Se le tariffe lo prevedono, il viaggiatore può, durante il periodo di validità del suo biglietto, fare registrare i bagagli per il percorso totale o per qualunque frazione di tale percorso.

§ 3. Le tariffe stabiliscono se ed a quali condizioni i bagagli possono essere ammessi al trasporto senza presentazione di biglietti o per un itinerario diverso da quello indicato sul biglietto presentato. Quando le tariffe prevedono che i bagagli possono essere ammessi al trasporto senza presentazione di biglietti, le disposizioni delle Regole uniformi che disciplinano i diritti e gli obblighi del viaggiatore relativi ai bagagli si applicano analogicamente allo speditore dei bagagli.

§ 4. Le tasse di porto dei bagagli devono essere pagate all'atto della registrazione.

§ 5. Per il resto, le formalità di registrazione dei bagagli sono stabilite dalle disposizioni in vigore nella stazione che provvede alla registrazione.

§ 6. Il viaggiatore può indicare, in conformità delle condizioni in vigore nella stazione che provvede alla registrazione, il treno con il quale i suoi bagagli debbono essere spediti. Se il viaggiatore non si avvale di tale facoltà, l'inoltro si effettua con il primo treno utile.

Se i bagagli debbono essere trasbordati in una stazione di coincidenza, il trasporto deve effettuarsi con il primo treno che assicuri il servizio ordinario dei bagagli.

L'inoltro dei bagagli alle condizioni sopra indicate viene effettuato in quanto non ostino le formalità richieste, in partenza o durante il trasporto, dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative.

Articolo 20

Scontrino del bagaglio

§ 1. Al momento della registrazione del bagaglio, viene rilasciato uno scontrino al viaggiatore.

§ 2. Gli scontrini dei bagagli rilasciati per i trasporti internazionali debbono portare la sigla CIV. A titolo transitorio è ammesso il segno ₵.

§ 3. Le tariffe internazionali e gli accordi tra ferrovie stabiliscono la forma ed il contenuto degli scontrini dei bagagli, ed anche la lingua ed i caratteri in cui gli scontrini debbonó essere stampati e compilati.

§ 4. Salvo le eccezioni previste nelle tariffe internazionali, gli scontrini debbono indicare:

a) le stazioni di partenza e di destinazione;

b) l'itinerario;

c) il giorno della consegna ed il treno con cui i bagagli debbono essere spediti;

d) il numero dei viaggiatori;

e) il numero e la massa dei colli;

f) le tasse di porto e le altre spese.

§ 5. Il viaggiatore deve accertarsi, al momento del ritiro dello scontrino, che esso sia stato compilato in conformità delle sue indicazioni.

Articolo 21

Stato, condizionamento, imballaggio e marcatura dei bagagli

§ 1. I colli il cui stato o condizionamento sia difettoso o con imballaggio insufficiente o che presentino segni manifesti di avarie possono essere rifiutati dalla ferrovia. Se tuttavia la ferrovia li accetta, puo indicarne lo stato sullo scontrino del bagaglio. Se il viaggiatore accetta lo scontrino del bagaglio con una tale indicazione, ciò è considerato come prova che egli ha riconosciuto l'esattezza di tale annotazione.

§ 2. Il viaggiatore deve indicare su ciascun collo in uno spazio ben visibile, in modo tale da risultare sufficientemente stabile, in maniera chiara ed indelebile e che non generi alcuna confusione:

a) il suo nome ed il suo indirizzo;

b) la stazione ed il paese di destinazione.

Le indicazioni preesistenti debbono essere rese illeggibili o tolte dal viaggiatore.

La ferrovia può rifiutare i colli non recanti le indicazioni prescritte.

Articolo 22

Responsabilità del viaggiatore — Verifica — Soprattasse

§ 1. Il viaggiatore è responsabile di tutte le conseguenze derivanti dall'inosservanza degli articoli 17, 18 e 21, § 2.

§ 2. La ferrovia ha il diritto, in caso di grave presunzione di contravvenzione, di verificare se il contenuto del bagaglio risponde alle prescrizioni, quando le leggi ed i regolamenti dello Stato in cui la verifica deve aver luogo non lo vietino. Il viaggiatore deve essere invitato ad assistere alla verifica. Se non si presenta o se non può essere rintracciato, la verifica deve farsi in presenza di due testimoni estranei alla ferrovia.

§ 3. Se viene constatata una infrazione, le spese per la verifica devono essere pagate dal viaggiatore. In caso di infrazione agli articoli 17 e 18 la ferrovia può riscuotere una soprattassa fissata dalle tariffe internazionali, senza pregiudizio del pagamento della differenza delle tasse di porto e del risarcimento del danno eventuale.

Articolo 23

Riconsegna

§ 1. La riconsegna del bagaglio si effettua verso restituzione dello scontrino e, se del caso, contro pagamento delle spese che gravano sulla spedizione. La ferrovia ha il diritto, senza esservi tenuta, di accertare se il possessore dello scontrino ha titolo ad ottenere la riconsegna.

§ 2. Sono assimilati alla riconsegna al possessore dello scontrino, se conformi alle prescrizioni in vigore nella stazione di riconsegna:

a) la consegna del bagaglio alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro depositi, quando questi non si trovano sotto la custodia della ferrovia;

b) l'affidamento degli animali vivi a un terzo.

§ 3. Il possessore dello scontrino può chiedere la riconsegna dei bagagli all'ufficio della stazione destinataria, quando sia decorso, dopo l'arrivo del treno con il quale i bagagli dovevano essere trasportati, il tempo occorrente per mettere il bagaglio a sua disposizione e, se del caso, per l'adempimento delle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative.

§ 4. In mancanza di restituzione dello scontrino, la ferrovia è obbligata a riconsegnare i bagagli soltanto a colui che provi il suo diritto; se tale prova appare insufficiente, la ferrovia può esigere una cauzione.

§ 5. I bagagli vengono riconsegnati nella stazione per la quale sono stati registrati. Tuttavia, se il possessore dello scontrino lo abbia richiesto in tempo utile, se le circostanze lo permettano e se le prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative non vi si oppongano, i bagagli possono essere restituiti nella stazione di partenza o riconsegnati in una stazione intermedia contro restituzione dello scontrino del bagaglio e, inoltre, se le tariffe lo esigono, verso presentazione del biglietto.

§ 6. Il possessore dello scontrino a cui i bagagli non siano riconsegnati secondo quanto previsto nel § 3, può esigere l'annotazione, nello scontrino stesso, del giorno e dell'ora in cui è stata richiesta la riconsegna.

§ 7. Se l'avente diritto ne fa richiesta, la ferrovia è tenuta a procedere, in sua presenza, alla verifica dei bagagli per l'accertamento di un asserito danno. L'avente diritto può rifiutare il ritiro dei bagagli se la ferrovia non dà corso alla sua richiesta.

§ 8. Per tutto quanto non previsto, la riconsegna dei bagagli viene effettuata in conformità delle prescrizioni in vigore nella stazione che provvede alla riconsegna dei medesimi.

CAPITOLO III

DISPOSIZIONI COMUNI AI TRASPORTI DI VIAGGIATORI E DI BAGAGLI

Articolo 24

Compimento delle formalità amministrative

Il viaggiatore deve attenersi alle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative, tanto per ciò che riguarda la sua persona e gli animali che porta con sè, quanto per ciò che riguarda la visita dei propri bagagli e colli a mano. Egli deve assistere a questa visita, salvo le eccezioni previste dalle leggi e dai regolamenti di ciascuno Stato. La ferrovia non è responsabile, nei confronti del viaggiatore, del danno derivante dal fatto che il viaggiatore non osservi tali obblighi.

Articolo 25

Rimborso, restituzione e pagamento supplementare

§ 1. Il prezzo di trasporto è rimborsato in tutto o in parte, quando:

a) il biglietto non è stato utilizzato o lo è stato parzialmente;

b) il biglietto, per mancanza di posto, è stato utilizzato in una classe o in un treno di una categoria di prezzo inferiore a quella per la quale è stato rilasciato;

c) i bagagli sono stati ritirati, alla stazione di partenza, o consegnati in una stazione intermedia.

§ 2. Le tariffe internazionali stabiliscono i documenti e le attestazioni da presentare a corredo della richiesta di rimborso, le somme da rimborsare, nonché le tasse da dedursi.
Dette tariffe possono escludere, in casi determinati, il rimborso del prezzo di trasporto o subordinarlo a determinate condizioni.

§ 3. Ogni domanda di rimborso basata sui paragrafi precedenti e sull'articolo 10, § 1, *b*), è irricevibile se non viene presentata alla ferrovia nel termine di sei mesi. Tale termine comincia a decorrere, per i biglietti, dal giorno successivo alla scadenza della loro validità, e per gli scontrini dei bagagli, dal giorno della loro emissione.

§ 4. In caso di irregolare applicazione di una tariffa o di errore nel calcolo o nella percezione del prezzo di trasporto e di altre spese, la differenza riscossa in più deve essere rimborsata dalla ferrovia, quella pagata in meno deve essere versata a quest'ultima, soltanto se la differenza superi 1 unità di conto per biglietto o per scontrino di bagali.

§ 5. Per il calcolo della differenza in più o in meno, occorre applicare il corso del cambio ufficiale del giorno in cui è stato riscosso il prezzo del trasporto. Se il pagamento è stato effettuato in una moneta diversa da quella di riscossione, il corso applicabile è quello del giorno in cui ha luogo tale pagamento.

§ 6. In tutti i casi non previsti dal presente articolo, e in mancanza di accordi tra le ferrovie, valgono le prescrizioni in vigore nello Stato di partenza.

TITOLO III

RESPONSABILITA

Capitolo I

Responsabilità della ferrovia in caso di morte e ferimento di viaggiatori

Articolo 26

Fondamento della responsabilità

§ 1. La ferrovia è responsabile dei danni derivanti dalla morte, dal ferimento o da qualsiasi altro pregiudizio all'integrità fisica o mentale del viaggiatore causati da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore nei veicoli ferroviari, od al momento in cui egli vi entra e ne esce.

La ferrovia è, inoltre, responsabile dei danni derivanti dall'avaria o dalla perdita totale o parziale degli oggetti che il viaggiatore vittima di un tale incidente aveva sia su di se, sia con se come colli a mano, ivi compresi gli animali.

§ 2. La ferrovia è esonerata da tale responsabilità:

a) se l'incidente è stato causato da circostanze estranee all'esercizio che la ferrovia, nonostante abbia posto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare;

b) in tutto o in parte, nella misura in cui l'incidente sia dovuto a colpa del viaggiatore o ad un comportamento di questi non conforme alla normale condotta dei viaggiatori;

c) se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo che la ferrovia, nonostante abbia posto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare; se non è esclusa la responsabilità della ferrovia in virtù di tale fatto, questa risponde per il tutto nei limiti delle Regole uniformi e senza pregiudizio di un suo eventuale regresso contro terzi.

§ 3. Le Regole uniformi non si applicano alla responsabilità che può ricadere sulla ferrovia per i casi non previsti al § 1.

§ 4. La ferrovia responsabile ai sensi di questo capitolo è quella che, in base alla lista delle linee previste negli articoli 3 e 10 della Convenzione, ha l'esercizio della linea sulla quale si è verificato l'incidente. Se, in base alla lista menzionata, vi è coesercizio della linea da parte di due ferrovie, ciascuna di queste è responsabile.

Articolo 27

Risarcimento dei danni in caso di morte

§ 1. In caso di morte del viaggiatore, il risarcimento comprende:

a) le spese necessarie conseguenti al decesso, in particolare quelle per il trasporto della salma, di inumazione e di cremazione;

b) se la morte non è sopravvenuta immediatamente, il risarcimento previsto all'articolo 28.

§ 2. Se, in conseguenza della morte del viaggiatore, perdono il sostentamento persone verso le quali egli, in virtù di disposizioni di legge, aveva od avrebbe avuto in futuro una obbligazione alimentare, si provvede ugualmente ad indennizzare dette persone per tale perdita. L'azione di risarcimento spettante alle persone delle quali il viaggiatore aveva assunto il mantenimento, pur non essendovi tenuto per legge, resta soggetto al diritto nazionale.

Articolo 28

Risarcimento dei danni in caso di ferimento

In caso di ferimento o di qualunque altro pregiudizio all'integrità fisica o mentale del viaggiatore, il risarcimento comprende:

a) le spese necessarie, in particolare quelle di cura e di trasporto;

b) la ripartizione del danno causato, sia per l'incapacità lavorativa totale o parziale, sia per l'accrescimento dei bisogni.

Articolo 29

Riparazione di altri danni

Il diritto nazionale determina se ed in quale misura la ferrovia è tenuta a corrispondere risarcimenti di danni diversi da quelli previsti agli articoli 27 e 28, in particolare dei danni morali, fisici (*pretium doloris*) ed estetici.

Articolo 30

Forma e limite del risarcimento dei danni in caso di morte o di ferimento

§ 1. Il risarcimento di cui all'articolo 27, § 2, ed all'articolo 28, *b*), deve essere corrisposto sotto forma di capitale. Tuttavia, se il diritto

nazionale consente l'assegnazione di una rendita, il risarcimento è corrisposto sotto tale forma allorché il viaggiatore leso o gli aventi diritto indicati all'articolo 27, § 2, lo richiedano.

§ 2. L'ammontare del risarcimento da corrispondere in virtù del disposto del § 1 viene determinato in base al diritto nazionale. Tuttavia, per l'applicazione delle Regole uniformi, è fissato un limite massimo di 70.000 unità di conto in capitale od in rendita annuale corrispondente a tale capitale, per ciascun viaggiatore, nel caso in cui il diritto nazionale preveda un limite massimo d'ammontare inferiore.

Articolo 31

Limitazione del risarcimento dei danni in caso di perdita o avaria di oggetti

Nel caso in cui la ferrovia è responsabile ai sensi dell'articolo 26, § 1, 2° alinea, è tenuta al risarcimento del danno fino a concorrenza di 700 unità di conto per ogni viaggiatore.

Articolo 32

Divieto di limitare la responsabilità

Sono nulle di pieno diritto le disposizioni tariffarie e quelle contenute negli accordi particolari conclusi tra la ferrovia e il viaggiatore tendenti ad esonerare preventivamente, in tutto o in parte, la ferrovia dalla sua responsabilità in caso di morte o ferimento del viaggiatore, o che hanno per effetto l'inversione dell'onere della prova che incombe sulla ferrovia, o che fissano limiti inferiori a quelli stabiliti dagli articoli 30, § 2 e 31. Tuttavia, tale nullità non comporta quella del contratto di trasporto.

Articolo 33

Trasporti misti

§ 1. Salvo quanto previsto dal § 2, le disposizioni relative alla responsabilità della ferrovia in caso di morte o ferimento di viaggiatori non sono applicabili ai danni sopravvenuti durante il trasporto su linee non ferroviarie iscritte nella lista delle linee prevista negli articoli 3 e 10 della Convenzione.

§ 2. Tuttavia, se i veicoli ferroviari sono trasportati su *ferry-boat*, le disposizioni concernenti la responsabilità della ferrovia in caso di morte o ferimento di viaggiatori sono applicabili ai danni indicati nell'articolo 26, § 1, causati da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario sopravvenuto durante la permanenza del viaggiatore su detti veicoli, o al momento in cui egli vi monti o ne discenda.

Per l'applicazione dell'alinea di cui sopra, si intende per «Stato sul cui territorio l'incidente sopravvenuto al viaggiatore si è verificato», lo Stato di cui il *ferry-boat* batte bandiera.

§ 3. Se, a seguito di circostanze eccezionali, la ferrovia è costretta a sospendere provvisoriamente l'esercizio ferroviario e trasporta o fa trasportare i viaggiatori con altro mezzo di trasporto essa è responsabile in base al diritto che disciplina tale mezzo di trasporto. Restano tuttavia applicabili l'articolo 18 della Convenzione e gli articoli 8, da 48 a 53 e 55 delle Regole uniformi.

CAPITOLO II

RESPONSABILITÀ DELLA FERROVIA PER I BAGAGLI

Articolo 34

Responsabilità collettiva delle ferrovie

§ 1. La ferrovia che ha accettato bagagli al trasporto, rilasciando uno scontrino, è responsabile dell'esecuzione del trasporto per tutto il percorso fino alla riconsegna.

§ 2. Ciascuna delle ferrovie successive, per il solo fatto della presa in consegna del bagaglio, partecipa al contratto di trasporto ed assume gli obblighi che ne risultano, senza pregiudizio delle disposizioni dell'articolo 51, § 3, riguardanti la ferrovia di destinazione.

Articolo 35

Limiti della responsabilità

§ 1. La ferrovia è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dell'avaria dei bagagli sopravvenute dal momento dell'accettazione al trasporto e sino al momento della riconsegna, nonché del ritardo nella riconsegna.

§ 2. La ferrovia e esonerata da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna sono stati causati da colpa del viaggiatore, da un ordine di costui non determinato da colpa della ferrovia, da un vizio proprio del bagaglio o da circostanze che la ferrovia non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.

§ 3. La ferrovia è esonerata da tale responsabilità quando la perdita o l'avaria derivino da particolari rischi inerenti a uno o più delle seguenti cause:

a) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio;

b) natura speciale dei bagagli;

c) spedizione a bagaglio di oggetti esclusi dal trasporto.

Articolo 36

Onere della prova

§ 1. La prova che la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna abbia avuto per causa uno dei fatti previsti nell'articolo 35, § 2, incombe alla ferrovia.

§ 2. Quando la ferrovia stabilisce che la perdita o l'avaria è potuta risultare, avuto riguardo alle circostanze di fatto, da uno o più dei rischi particolari previsti nell'articolo 35, § 3, si presume che il danno sia risultato da una o più di queste cause. L'avente diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto per causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

Articolo 37

Presunzione di perdita del bagaglio

§ 1. L'avente diritto può, senza dover fornire altre prove, considerare come perduto un collo quando non sia stato riconsegnato o messo a sua disposizione nei quattordici giorni successivi alla domanda di riconsegna presentata conformemente all'articolo 23, § 3.

§ 2. Se un collo considerato perduto è ritrovato entro un anno dalla domanda di riconsegna, la ferrovia ha l'obbligo di avvisare l'avente diritto quando il suo domicilio è noto o può essere determinato.

§ 3. Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'avente diritto può esigere che il collo gli sia riconsegnato in una delle stazioni del percorso. In tal caso, egli deve pagare le spese inerenti al trasporto del collo dalla stazione di partenza fino a quella in cui si effettua la riconsegna e restituire l'indennità riscossa, deduzione fatta delle spese che fossero state comprese in questa indennità. Egli conserva, ciononostante, i diritti all'indennità per il ritardo nella riconsegna previsti all'articolo 40.

§ 4. Se il collo ritrovato non è stato reclamato nel termine previsto dal § 3 o se il collo è ritrovato dopo più di un anno dalla domanda di riconsegna, la ferrovia ne dispone conformemente alle leggi ed ai regolamenti dello Stato dal quale essa dipende.

Articolo 38

Indennità in caso di perdita

§ 1. In caso di perdita totale o parziale dei bagagli la ferrovia deve pagare, con l'esclusione di ogni altro risarcimento

a) se l'ammontare del danno è provato, una indennità uguale a tale ammontare con un massimo di 34 unità di conto per chilogrammo di massa lorda mancante o di 500 unità di conto per ciascun collo,

b) se l'ammontare del danno non è provato, una indennità forfettaria di 10 unità di conto per chilogrammo di massa lorda mancante o di 150 unità di conto per collo.

Le modalità di liquidazione delle indennità per chilogrammo mancante o per collo sono determinate dalle tariffe internazionali.

§ 2. La ferrovia deve, inoltre, rimborsare il prezzo di trasporto, i diritti di dogana e le altre somme spese in occasione del trasporto del collo perduto.

Articolo 39

Indennità in caso di avaria

§ 1. In caso di avaria dei bagagli, la ferrovia deve pagare, escluso ogni altro risarcimento, una indennità equivalente al deprezzamento dei bagagli.

§ 2. L'indennità non può superare:

a) se la totalità dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto in caso di perdita totale;

b) se soltanto una parte dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto per la perdita della parte deprezzata.

Articolo 40

Indennità in caso di ritardo nella riconsegna

§ 1. In caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli, la ferrovia è tenuta al pagamento, per ogni periodo indivisibile di ventiquattro ore dalla domanda di riconsegna, per un tempo massimo di quattordici giorni:

a) se l'avente diritto prova che un danno, ivi compresa un'avaria, ne è derivato, un'indennità pari all'ammontare del danno fino ad un massimo di 0,40 unità di conto per chilogrammo di massa lorda dei bagagli o di 7 unità di conto per collo, riconsegnati in ritardo;

b) se l'avente diritto non prova che un danno ne è derivato, una indennità forfettaria di 0,07 unità di conto per chilogrammo di massa lorda dei bagagli o di 1,40 unità di conto per collo, riconsegnati in ritardo.

Le modalità di liquidazione delle indennità, per chilogrammo o per collo, sono determinate dalle tariffe internazionali.

§ 2. In caso di perdita totale dei bagagli, l'indennità prevista nel § 1 non è cumulabile con quella di cui all'articolo 38.

§ 3. In caso di perdita parziale dei bagagli, l'indennità prevista nel § 1 è corrisposta per la parte non perduta.

§ 4. In caso di avaria dei bagagli non risultante dal ritardo nella riconsegna, l'indennità prevista nel § 1 si cumula, se del caso, con quella di cui all'articolo 39.

§ 5. In nessun caso, il cumulo delle indennità previste nel § 1 con quelle degli articoli 38 e 39, può dar luogo a pagamento di un indennità superiore a quella che sarebbe dovuta in caso di perdita totale dei bagagli.

Articolo 41

Autovetture accompagnate

§ 1. In caso di ritardo nel carico per una causa imputabile alla ferrovia o di ritardo nella riconsegna di una autovettura accompagnata, la ferrovia deve pagare, se l'avente diritto prova che un danno ne è derivato, un'indennità il cui ammontare non può superare il prezzo di trasporto del veicolo.

§ 2. Se l'avente diritto rinunzia al trasporto, in caso di ritardo nel carico per una causa imputabile alla ferrovia, viene rimborsato il prezzo di trasporto del veicolo e dei viaggiatori all'avente diritto. Inoltre, questi può reclamare, allorché provi che un danno è derivato da detto ritardo, un'indennità il cui ammontare non può superare il prezzo di trasporto del veicolo.

§ 3. In caso di perdita totale o parziale di un veicolo, l'indennità da corrispondere all'avente diritto per il danno provato è calcolata sulla base del valore usuale del veicolo e non può superare le 4000 unità di conto. Un rimorchio con o senza carico è considerato come un veicolo.

§ 4. Per ciò che concerne gli oggetti lasciati nel veicolo, la ferrovia non e responsabile che del danno causato da sua colpa. L'indennità totale da corrispondere non può superare le 700 unità di conto. Per ciò che concerne gli oggetti lasciati sul veicolo, la ferrovia non è responsabile.

§ 5. Le altre disposizioni concernenti la responsabilità per i bagagli sono ugualmente applicabili al trasporto delle autovetture accompagnate.

Capitolo III

Disposizioni comuni relative alla responsabilità

Articolo 42

Indennità in caso di dolo o colpa grave

Quando il danno risulta da dolo o colpa grave imputabile alla ferrovia, non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 30, 31 e da 38 a 41 delle Regole uniformi, o quelle previste dal diritto nazionale, che limitano le indennità ad un ammontare determinato.

In caso di colpa grave, tuttavia, l'indennità per la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna dei bagagli è limitata al doppio dei massimali previsti negli articoli da 38 a 41.

Articolo 43

Interessi sulle indennità

§ 1. L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, decorrenti dal giorno del reclamo previsto all'articolo 49 o, in difetto di esso, dal giorno dell'atto di citazione.

§ 2. Tuttavia, per le indennità dovute in virtù degli articoli 27 e 28 gli interessi decorrono dal giorno in cui si sono verificati i fatti che sono serviti alla determinazione del loro ammontare, qualora tale giorno sia posteriore a quello del reclamo o dell'atto di citazione.

§ 3. Per quanto concerne i bagagli, gli interessi sono dovuti solo quando l'indennità superi le 4 unità di conto per scontrino.

§ 4. Per quanto concerne i bagagli, se l'avente diritto non rimette alla ferrovia, entro il termine da questa opportunamente fissatogli, i documenti giustificativi necessari per la definitiva liquidazione del reclamo, gli interessi non decorrono tra la scadenza di detto termine e la consegna effettiva dei documenti.

Articolo 44

Responsabilità in caso di incidenti nucleari

La ferrovia è esonerata dalla responsabilità che le incombe in virtù delle Regole uniformi quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e se, in applicazione delle leggi e regolamenti in vigore in uno Stato regolanti la responsabilità in materia di energia nucleare, l'esercente di un impianto nucleare od un'altra persona che è a lui sostituita sia responsabile di questo danno.

Articolo 45

Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

La ferrovia risponde dei suoi agenti e delle altre persone di cui si serve per l'effettuazione del trasporto.

Tuttavia, se, a richiesta del viaggiatore, tali agenti e altre persone compiono delle prestazioni che non competono alla ferrovia, essi sono considerati come operanti per conto del viaggiatore al quale rendono queste prestazioni.

Articolo 46

Altre azioni

In tutti i casi in cui trovano applicazione le Regole uniformi, ogni azione relativa alla responsabilità, a qualunque titolo svolta, non puo essere esercitata contro la ferrovia se non alle condizioni e nei limiti previsti da dette Regole.

Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui la ferrovia risponde in base all'articolo 45.

Articolo 47

Disposizioni speciali

§ 1. Salvo quanto previsto dall'articolo 41, la responsabilità della ferrovia per il danno causato dal ritardo o dalla soppressione di un treno o da una mancata coincidenza resta soggetta alle leggi e ai regolamenti dello Stato in cui si è prodotto il fatto.

§ 2. Salvo quanto previsto dall'articolo 26, la ferrovia è responsabile solo per il danno causato da propria colpa per ciò che concerne gli oggetti e gli animali la cui sorveglianza incombe al viaggiatore conformemente all'articolo 15, § 5 e per gli oggetti che il viaggiatore ha su di sè.

§ 3. Gli altri articoli del Titolo III e il Titolo IV non si applicano ai casi di cui ai §§ 1 e 2.

TITOLO IV

ESERCIZIO DEI DIRITTI

Articolo 48

Constatazione di perdita parziale o di avaria dei bagagli

§ 1. Se la ferrovia scopre o presume una perdita parziale o un'avaria dei bagagli oppure se l'avente diritto ne afferma l'esistenza, la ferrovia deve compilare, senza indugio e possibilmente alla presenza dell'avente diritto, un processo verbale attestante, a seconda della natura del danno, lo stato dei bagagli, la loro massa e possibilmente l'entità del danno, la causa e il momento in cui si è prodotto.

Una copia di tale processo verbale deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.

§ 2. Se l'avente diritto non accetta le risultanze del processo verbale, può richiedere che lo stato e la massa dei bagagli nonché la causa e l'ammontare del danno vengano accertati da un esperto nominato dalle

parti o dall'autorità giudiziaria. Tale procedura è soggetta alle leggi ed ai regolamenti dello Stato in cui l'accertamento ha luogo.

§ 3. Nel caso di perdita di colli, l'avente diritto, per facilitare le ricerche della ferrovia, deve fornire una descrizione dei colli perduti, la più esatta possibile.

Articolo 49

Reclami

§ 1. I reclami relativi alla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori devono essere indirizzati in forma scritta a una delle seguenti ferrovie:

a) la ferrovia responsabile; se secondo l'articolo 26, § 4, due ferrovie sono responsabili, a una di esse;

b) la ferrovia di partenza;

c) la ferrovia di destinazione;

d) la ferrovia del domicilio o della residenza abituale del viaggiatore, a condizione che la sede sociale di tale ferrovia sia situata sul territorio di uno Stato membro.

§ 2. Gli altri reclami relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati in forma scritta alla ferrovia indicata nell'articolo 51, §§ 2 e 3.

All'atto della liquidazione del reclamo, la ferrovia può esigere la restituzione dei biglietti o degli scontrini dei bagagli.

§ 3. Il diritto di presentare il reclamo appartiene a colui che ha il diritto di azione contro la ferrovia in base all'articolo 50.

§ 4. I biglietti, gli scontrini dei bagagli e gli altri documenti che l'avente diritto ritenga utile unire al suo reclamo devono essere presentati o in originale, o in copie, queste ultime debitamente legalizzate se la ferrovia lo richiede.

Articolo 50

Persone che possono proporre azioni contro la ferrovia

L'azione giudiziaria contro la ferrovia appartiene a colui che presenta il biglietto o lo scontrino del bagaglio, a seconda dei casi, o a colui che, in mancanza, provi il proprio diritto in altro modo.

Articolo 51

Ferrovie contro le quali possono essere proposte azioni

§ 1. L'azione giudiziaria fondata sulla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori può essere esercitata solo nei

confronti della ferrovia responsabile, ai sensi dell'articolo 26, § 4. Nel caso di coesercizio da parte di due ferrovie, l'attore ha la scelta tra queste due.

§ 2. L'azione giudiziaria per la ripetizione di una somma pagata in virtù del contratto di trasporto può essere esercitata contro la ferrovia che ha riscosso questa somma o contro quella a profitto della quale tale somma è stata percepita.

§ 3. Le altre azioni giudiziarie derivanti dal contratto di trasporto possono essere esercitate contro la ferrovia di partenza, contro la ferrovia di destinazione o contro quella sulla quale si è verificato il fatto che dà luogo all'azione.

La ferrovia di destinazione può essere citata, anche se non ha ricevuto il bagaglio.

§ 4. Se l'attore ha la scelta tra più ferrovie, il suo diritto di opzione si estingue una volta che l'azione è proposta contro una di esse.

§ 5. L'azione giudiziaria può essere esercitata contro una ferrovia diversa da quelle indicate nei §§ 2 e 3, quando è fatta valere come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa in cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

Articolo 52

Competenze

§ 1. Le azioni giudiziarie fondate sulla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori possono essere promosse soltanto davanti alla competente magistratura dello Stato sul cui territorio si e prodotto l'incidente subìto dal viaggiatore, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi tra gli Stati o negli atti di concessione.

§ 2. Le altre azioni giudiziarie fondate sulle Regole uniformi possono essere promosse soltanto davanti alla competente magistratura dello Stato cui appartiene la ferrovia convenuta, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi tra gli Stati o negli atti di concessione.

Quando una ferrovia esercisce reti autonome in diversi Stati, ciascuna di queste reti è considerata come una ferrovia a sè agli effetti dell'applicazione del presente paragrafo.

Articolo 53

Estinzione dell'azione fondata sulla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori

§ 1. Ogni azione dell'avente diritto fondata sulla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori si estingue se l'avente diritto non segnala l'incidente subìto dal viaggiatore, entro tre

mesi dalla conoscenza del danno, ad una delle ferrovie alle quali può essere presentato un reclamo secondo l'articolo 49, § 1.

Se l'avente diritto segnala verbalmente l'incidente alla ferrovia, quest'ultima deve rilasciargli un'attestazione di tale avviso verbale.

§ 2. Tuttavia l'azione non si estingue se:

a) entro il termine previsto al § 1, l'avente diritto abbia presentato un reclamo ad una delle ferrovie indicate all'articolo 49, § 1;

b) entro il termine previsto al § 1, la ferrovia responsabile o se, secondo quanto disposto dall'articolo 26, § 4, due ferrovie sono responsabili, una delle due ferrovie abbia avuto conoscenza in altro modo dell'incidente sopravvenuto al viaggiatore;

c) l'incidente non sia stato segnalato o sia stato segnalato in ritardo, in seguito a circostanze non imputabili all'avente diritto;

d) l'avente diritto fornisca la prova che l'incidente sia dovuto a colpa della ferrovia.

Articolo 54

Estinzione dell'azione derivante dal contratto di trasporto dei bagagli

§ 1. Il ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto estingue ogni azione contro la ferrovia, derivante dal contratto di trasporto, in caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo nella riconsegna.

§ 2. Tuttavia l'azione non si estingue:

a) in caso di perdita parziale o di avaria, se:

1° la perdita o l'avaria siano state accertate precedentemente al ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto conformemente all'articolo 48;

2° sia stato omesso, per colpa della ferrovia, l'accertamento che avrebbe dovuto essere stato compiuto in conformità dell'articolo 48;

b) in caso di danno non apparente la cui esistenza sia stata accertata dopo il ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto, se costui:

1° chieda l'accertamento conformemente all'articolo 48 immediatamente dopo la scoperta del danno e non oltre i tre giorni successivi al ritiro del bagaglio, e

2° fornisca la prova, inoltre, che il danno si è prodotto nell'intervallo tra l'accettazione al trasporto e la riconsegna;

c) in caso di ritardo nella riconsegna, se l'avente diritto, entro ventuno giorni, abbia fatto valere i propri diritti nei confronti di una delle ferrovie indicate all'articolo 51, § 3;

d) se l'avente diritto fornisca la prova che il danno sia stato causato da dolo o colpa grave imputabile alla ferrovia.

Articolo 55

Prescrizione dell'azione

§ 1. Le azioni di risarcimento danni fondate sulla responsabilità della ferrovia in caso di morte e di ferimento di viaggiatori si prescrivono:

a) per il viaggiatore, in tre anni a decorrere dal giorno successivo a quello dell'indicente;

b) per gli altri aventi diritto, in tre anni a decorrere dal giorno successivo a quello della morte del viaggiatore, purché questo termine non oltrepassi il limite di cinque anni decorrenti dal giorno successivo a quello dell'incidente.

§ 2. Le altre azioni derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono in un anno.
Tuttavia, la prescrizione è di due anni se si tratta di azione fondata:

a) su di un danno causato da dolo;

b) su di un caso di frode.

§ 3. La prescrizione prevista al § 2 decorre per l'azione concernente:

a) l'indennità per perdita totale: dal quattordicesimo giorno successivo alla scadenza del termine previsto all'articolo 23, § 3;

b) l'indennità per perdita parziale, avaria o ritardo nella riconsegna: dal giorno in cui la riconsegna ha avuto luogo;

c) il pagamento o il rimborso del prezzo di trasporto, delle spese accessorie o di soprattasse, o la correzione in caso di applicazione irregolare di una tariffa o di un errore nel calcolo o nella riscossione: dal giorno del pagamento o, se non vi è stato pagamento, dal giorno in cui esso avrebbe dovuto essere effettuato;

d) il pagamento di un supplemento di diritto reclamato dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative: dal giorno della domanda da parte di tali autorità;

e) in tutti gli altri casi relativi al trasporto dei viaggiatori: dal giorno di scadenza di validità del biglietto.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel computo dei termini.

§ 4. In caso di reclamo presentato alla ferrovia conformemente all'articolo 49 unitamente alla documentazione necessaria, la prescrizione è sospesa fino al giorno in cui la ferrovia respinge il reclamo per iscritto e restituisce la documentazione. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso per la parte del reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione della documentazione incombe alla parte che invoca tale fatto.
I successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono la prescrizione.

§ 5. L'azione prescritta non può più essere esercitata, né sotto forma di domanda riconvenzionale né sotto forma di eccezione.

§ 6. Salve le disposizioni che precedono, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dal diritto nazionale.

TITOLO V

RAPPORTI DELLE FERROVIE TRA LORO

Articolo 56

Regolamento dei conti tra le ferrovie

Ogni ferrovia deve pagare alle ferrovie interessate la parte del prezzo di trasporto di loro spettanza che essa abbia incassato o che avrebbe dovuto incassare.

Articolo 57

Regresso in caso di perdita o di avaria

§ 1. La ferrovia che ha pagato una indennità per perdita totale o parziale o per avaria di bagagli, in virtù delle Regole uniformi, ha diritto di regresso nei confronti delle ferrovie che hanno partecipato al trasporto conformemente alle disposizioni seguenti:

a) la ferrovia che ha causato il danno ne è la sola responsabile;

b) se il danno è stato causato da più ferrovie, ciascuna risponde del danno da essa causato; se la distinzione non è possibile, l'indennità viene ripartita fra esse conformemente alla lettera *c*);

c) se non puo essere fornita la prova che il danno è stato causato da una o piu ferrovie, l'indennità è ripartita tra tutte le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelle che forniscano la prova che il danno non si è prodotto sulle loro linee; la ripartizione è fatta in proporzione alle distanze chilometriche per l'applicazione delle tariffe.

§ 2. Nel caso di insolvibilità di una di dette ferrovie, la quota che le incombe e da essa non pagata è ripartita tra tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alle distanze chilometriche per l'applicazione delle tariffe.

Articolo 58

Regresso in caso di ritardo nella riconsegna

L'articolo 57 è applicabile ai casi di indennità pagate per il ritardo nella riconsegna. Se tale ritardo è stato causato da più ferrovie, l'indenni-

tà è ripartita fra tali ferrovie in proporzione alla durata del ritardo verificatosi sulle rispettive linee.

Articolo 59

Procedura di regresso

§ 1. La fondatezza del pagamento effettuato dalla ferrovia che esercita una delle azioni di regresso previste negli articoli 57 e 58 non può essere contestata dalla ferrovia contro la quale il regresso viene esercitato, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria e se detta ferrovia, debitamente citata, è stata posta in grado di intervenire nella causa. Il giudice investito dell'azione principale fissa i termini per la notificazione della citazione e per l'intervento.

§ 2. La ferrovia che esercita il regresso deve proporre una sola e medesima azione contro tutte le ferrovie con le quali non sia venuta a transazione, in difetto essa perde il diritto di regresso contro le ferrovie non citate.

§ 3. Il giudice deve decidere con un'unica sentenza su tutte le azioni di regresso di cui è investito.

§ 4. Le ferrovie citate non possono esercitare alcun regresso ulteriore.

§ 5. Non possono essere introdotte azioni di regresso nel corso dell'azione relativa alla domanda di risarcimento proposta dall'avente diritto al contratto di trasporto.

Articolo 60

Competenza per le azioni di regresso

§ 1. La giurisdizione competente in via esclusiva per tutte le azioni di regresso è quella ove ha sede la ferrovia contro cui sono proposte tali azioni.

§ 2. Se l'azione deve essere intentata contro più ferrovie, la ferrovia attrice ha il diritto di scegliere, fra i giudici competenti in virtù del § 1, quello davanti il quale vuole proporre la sua domanda.

Articolo 61

Accordi relativi al regresso

Le ferrovie possono derogare mediante accordi alle disposizioni sulle azioni di regresso reciproche del presente Titolo, ad eccezione del disposto di cui all'articolo 59, § 5.

TITOLO VI
DISPOSIZIONI ECCEZIONALI

Articolo 62
Deroghe

Le disposizioni delle Regole uniformi non possono prevalere su quelle che determinati Stati sono indotti ad emanare, nel traffico reciproco, in applicazione di taluni Trattati quali i Trattati relativi alla Comunità Economica del Carbone e dell'Acciaio ed alla Comunità Economica Europea.

APPENDICE B
alla Convenzione relativa ai trasporti
internazionali per ferrovia (COTIF)
del 9 maggio 1980

REGOLE UNIFORMI

concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM)

TITOLO I

GENERALITA

Articolo 1

Campo d'applicazione

§ 1. Le Regole uniformi si applicano, salvo le eccezioni previste all'articolo 2, a tutte le spedizioni di merci consegnate per il traporto con una lettera di vettura diretta, valida per un percorso che tocchi i territori di almeno due Stati contraenti e che comprenda esclusivamente linee iscritte nella lista prevista agli articoli 3 e 10 della Convenzione.

§ 2. Nelle Regole uniformi, il termine «stazione» comprende: le stazioni ferroviarie, i porti dei servizi di navigazione e tutti gli altri impianti delle imprese di trasporto, aperti al pubblico per la esecuzione del contratto di trasporto.

Articolo 2

Eccezione al campo d'applicazione

§ 1. Le spedizioni, la cui stazione di partenza e quella destinataria sono situate sul territorio di uno stesso Stato e che toccano il territorio di un altro Stato solamente in transito non sono soggette alle Regole uniformi:

a) quando le linee percorse in transito sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza o

b) quando gli Stati o le ferrovie interessati hanno stabilito di non considerare questi trasporti come internazionali.

§ 2. Le spedizioni fra stazioni di due Stati limitrofi e le spedizioni tra le stazioni di due Stati in transito per il territorio di un terzo Stato, se si effettuano su linee esercitate esclusivamente da una ferrovia di uno di questi tre Stati, sono soggette al regime di traffico interno applicabile a

detta ferrovia, quando il mittente, utilizzando la relativa lettera di vettura, lo rivendichi e se le leggi ed i regolamenti degli Stati interessati non vi si oppongano.

Articolo 3

Obbligo al trasporto

§ 1. La ferrovia deve effettuare, alle condizioni delle Regole uniformi, qualunque trasporto di merci a carro completo, purché:

a) il mittente osservi le Regole uniformi, le disposizioni complementari e le tariffe;

b) il trasporto sia possibile con il personale ed i mezzi normali di trasporto che permettono di soddisfare le ordinarie esigenze del traffico;

c) il trasporto non sia impedito da circostanze che la ferrovia non possa evitare ed alle quali non dipenda da essa ovviare.

§ 2. La ferrovia ha l'obbligo di accettare soltanto le merci il cui carico, trasbordo o scarico esigono l'uso di mezzi speciali soltanto se le stazioni ove tali operazioni devono essere eseguite dispongano di tali mezzi.

§ 3. La ferrovia ha l'obbligo di accettare le merci il cui trasporto possa eseguirsi senza ritardo; le prescrizioni in vigore presso la stazione di partenza stabiliscono in quali casi le merci che non corrispondano alle condizioni predette debbano essere accettate provvisoriamente in deposito.

§ 4. Quando l'autorità competente abbia deciso che:

a) il servizio sia soppresso o sospeso in tutto o in parte,

b) alcune spedizioni siano escluse o ammesse soltanto a determinate condizioni,

tali provvedimenti devono essere portati senza indugio a conoscenza del pubblico e delle ferrovie; quest'ultime informano in proposito le ferrovie degli altri Stati ai fini della loro pubblicazione.

§ 5. Le ferrovie possono, di comune accordo, concentrare il trasporto di merci, per determinate relazioni, in punti di confine ed in paesi di transito determinati.

Tali provvedimenti sono comunicati all'Ufficio centrale. Essi vengono riportati dalle ferrovie in liste speciali, pubblicate nella forma prevista per le tariffe internazionali ed entrano in vigore un mese dopo la data della comunicazione all'Ufficio centrale.

§ 6. Qualsiasi infrazione commessa dalla ferrovia alle disposizioni del presente articolo può dare luogo ad una azione per il risarcimento del danno causato.

Articolo 4

Oggetti esclusi dal trasporto

Sono esclusi dal trasporto:

a) gli oggetti il cui trasporto non è consentito, sia pure su uno solo dei territori da percorrere;

b) gli oggetti il cui trasporto è riservato all'amministrazione postale, sia pure su uno solo dei territori da percorrere;

c) gli oggetti che per le loro dimensioni, la loro massa o il loro condizionamento, non si prestano al trasporto richiesto, a causa degli impianti o del materiale anche di una sola delle ferrovie interessate;

d) le materie e gli oggetti esclusi dal trasporto conformemente al Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID), Allegato I alle Regole uniformi, salvo le deroghe previste nell'articolo 5, § 2.

Articolo 5

Oggetti ammessi al trasporto sotto condizione

§ 1. Sono ammessi al trasporto sotto condizione:

a) le materie e gli oggetti ammessi al trasporto alle condizioni del RID o degli accordi e delle clausole tariffarie previste al § 2;

b) i trasporti di feretri, i veicoli ferroviari circolanti su loro proprie ruote, gli animali vivi, le spedizioni il cui trasporto presenta particolari difficoltà a causa delle loro dimensioni, della loro massa o del loro condizionamento: alle condizioni delle disposizioni complementari; queste ultime possono derogare alle Regole uniformi.

Gli animali vivi devono essere scortati da un custode fornito dal mittente. Il custode non è tuttavia necessario quando ciò è previsto dalle tariffe internazionali o qualora le ferrovie partecipanti al trasporto vi abbiano rinunciato su richiesta del mittente; in questo caso, salvo convenzione contraria, la ferrovia è esonerata dalla responsabilità per ogni perdita o avaria risultanti da un rischio che la scorta aveva lo scopo di evitare.

§ 2. Due o più Stati, mediante accordi, o due o più ferrovie, mediante clasuole tariffarie, possono stabilire le condizioni a cui devono soddisfare alcune materie o alcuni oggetti esclusi dal trasporto dal RID per esservi tuttavia ammessi.

Gli Stati o le ferrovie possono, nelle stesse forme, rendere meno rigorose le condizioni di ammissione previste dal RID.

Tali accordi e clausole tariffarie debbono essere pubblicate e comunicate all'Ufficio centrale, che le notifica agli Stati.

Articolo 6

Tariffe - Accordi particolari

§ 1. Le tasse di porto e le tasse accessorie sono calcolate conformemente alle tariffe legalmente in vigore e debitamente pubblicate in ciascu-

no Stato, valevoli al momento della conclusione del contratto di trasporto, anche se le tasse di porto sono calcolate separatamente su diverse sezioni del percorso.

§ 2. Le tariffe devono contenere tutte le condizioni speciali applicabili al trasporto, in particolare gli elementi necessari al calcolo delle tasse di porto e delle tasse accessorie e, se del caso, le condizioni di conversione monetaria.

Le condizioni delle tariffe possono derogare alle Regole uniformi soltanto se queste lo prevedano espressamente.

§ 3. Le tariffe devono essere applicate a tutti alle stesse condizioni.

§ 4. Le ferrovie possono concludere accordi particolari che comportino riduzioni di prezzi od altre agevolazioni, nella misura in cui condizioni equiparabili siano praticate nei confronti degli utenti che si trovino in situazioni equiparabili.

Riduzioni di prezzo od altre agevolazioni possono essere accordate per il servizio della ferrovia, per il servizio delle pubbliche amministrazioni o per enti di beneficenza.

La pubblicazione dei provvedimenti presi in virtù del primo e del secondo alinea non è obbligatoria.

§ 5. Le tariffe internazionali possono essere dichiarate obbligatoriamente applicabili nel traffico internazionale, con l'esclusione delle tariffe interne.

L'applicazione di una tariffa internazionale può essere subordinata alla sua espressa richiesta nella lettera di vettura.

§ 6. Le tariffe e le modificazioni delle tariffe sono considerate validamente pubblicate nel momento in cui la ferrovia le mette dettagliatamente a disposizione degli utenti.

La pubblicazione delle tariffe internazionali è obbligatoria soltanto negli Stati in cui le ferrovie partecipano a queste tariffe come reti di partenza o di destinazione

§ 7. Gli aumenti di prezzo delle tariffe internazionali e le altre disposizioni aventi l'effetto di aggravare le condizioni di trasporto previste da queste tariffe entrano in vigore solo quindici giorni dopo la loro pubblicazione, salvo nei seguenti casi:

a) se una tariffa internazionale prevede l'estensione di una tariffa interna al percorso totale, si applicano i termini di pubblicazione di detta tariffa interna;

b) se le maggiorazioni dei prezzi di una tariffa internazionale derivano da un aumento generale dei prezzi delle tariffe interne di una ferrovia partecipante, esse entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione purchè l'adattamento dei prezzi della tariffa internazionale che causa tale aumento sia stato annunciato almeno quindici giorni prima; detto annuncio non puo precedere, tuttavia, la data di pubblicazione dell'aumento dei prezzi delle tariffe interne in parola;

c) se le tasse di porto e le tasse accessorie previste nelle tariffe internazionali devono essere modificate per tener conto delle fluttuazioni dei cambi o se devono essere rettificati degli errori manifesti, tali modificazioni e rettifiche entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione.

§ 8. Negli Stati in cui non esiste l'obbligo di pubblicare alcune tariffe, né di applicarle a tutti gli utenti alle stesse condizioni, le disposizioni del presente articolo non si applicano nella misura in cui esse comportino tale obbligo.

§ 9. La ferrovia non può riscuotere oltre alle tasse di porto e alle tasse accessorie previste dalle tariffe, alcuna somma all'infuori delle spese da essa sostenute. Dette spese devono essere debitamente esposte e calcolate a parte sulla lettera di vettura, con ogni giustificazione utile. Quando queste giustificazioni siano state fornite mediante documenti allegati alla lettera di vettura e se il pagamento delle spese in questione incombe al mittente, detti documenti non sono rilasciati al destinatario insieme alla lettera di vettura, ma sono riconsegnati al mittente con il conto delle spese menzionate all'articolo 15, § 7.

Articolo 7

Unità di conto - Corso di conversione o di accettazione delle valute

§ 1. L'unità di conto prevista dalle Regole uniformi è il Diritto speciale di prelievo come definito dal Fondo Monetario Internazionale.
Il valore, in Diritto speciale di prelievo, della valuta nazionale di uno Stato membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo Monetario Internazionale per le proprie operazioni e transazioni.

§ 2. Il valore, in Diritto speciale di prelievo, della valuta nazionale di uno Stato non membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato secondo quanto stabilito da tale Stato.
Tale calcolo deve esprimere in valuta nazionale un valore reale il più vicino possibile a quello che risulterebbe dall'applicazione del § 1.

§ 3. Per uno Stato non membro del Fondo Monetario Internazionale, la cui legislazione non permette l'applicazione dei §§ 1 o 2, l'unità di conto prevista dalle Regole uniformi è considerata uguale a tre franchi-oro.
Il franco-oro è definito da 10/31 di grammo d'oro al titolo di 0,900.
La conversione del franco-oro deve esprimere in valuta nazionale un valore reale il più vicino possibile a quello che risulterebbe dall'applicazione del § 1.

§ 4. Gli Stati, nei tre mesi successivi all'entrata in vigore della Convenzione e ogni volta che si produce un mutamento nel loro metodo di calcolo o nel valore della propria valuta nazionale in rapporto all'unità di

conto, comunicano all'Ufficio centrale il loro metodo di calcolo conformemente al § 2 oppure i risultati della conversione conformemente al § 3.

L'Ufficio centrale notifica queste informazioni agli Stati.

§ 5. La ferrovia deve pubblicare i corsi ai quali:

a) effettua la conversione delle somme espresse in unità monetarie straniere, pagabili in valuta nazionale (corso di conversione);

b) accetta in pagamento valute estere (corso di accettazione).

Articolo 8

Disposizioni speciali per determinati trasporti

§ 1. Per il trasporto dei carri privati, sono previste disposizioni particolari nel Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei carri privati (RIP), Allegato II alle Regole uniformi.

§ 2. Per il trasporto dei contenitori, sono previste disposizioni particolari nel Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei contenitori (RICo), Allegato III alle Regole uniformi.

§ 3. Per il trasporto dei colli epressi, le ferrovie possono, mediante clausole tariffarie, concordare disposizioni particolari conformi al Regolamento concernente il trasporto internazionle per ferrovia dei colli espressi (RIEx), Allegato IV alle Regole uniformi.

§ 4. Due o più Stati, mediante accordi, oppure due o più ferrovie, mediante disposizioni complementari o clausole tariffarie, possono concordare condizioni in deroga alle Regole uniformi per i trasporti concernenti:

a) le spedizioni con documento di trasporto negoziabile;

b) le spedizioni la cui riconsegna è ammessa solo contro la restituzione del duplicato della lettera di vettura;

c) le spedizioni di giornali;

d) le spedizioni destinate alle fiere o esposizioni;

e) le spedizioni di attrezzi di carico e di mezzi di protezione contro il calore ed il freddo per le merci trasportate;

f) le spedizioni effettuate, su tutto o parte del percorso, con lettera di vettura che non serva come documento di tassazione e di fatturazione;

g) le spedizioni effettuate mediante l'utilizzazione della trasmissione automatica dei dati.

Articolo 9

Disposizioni complementari

§ 1. Due o più Stati o due o più ferrovie possono stabilire disposizioni complementari per l'esecuzione delle Regole uniformi. Esse non possono derogare alle Regole uniformi che nel caso in cui queste ultime lo prevedono espressamente.

§ 2. Le disposizioni complementari entrano in vigore e sono pubblicate nelle forme previste dalle leggi e dai regolamenti di ogni Stato. Le disposizioni complementari e la loro entrata in vigore sono comunicate all'Ufficio centrale.

Articolo 10

Diritto nazionale

§ 1. Per quanto non previsto nelle Regole uniformi, nelle disposizioni complementari e nelle tariffe internazionali, si applica il diritto nazionale.

§ 2. Per diritto nazionale si intende quello dello Stato in cui l'avente diritto fa valere i suoi diritti, comprese le regole relative ai conflitti di legge.

TITOLO II

CONCLUSIONE ED ESECUZIONE DEL CONTRATTO DI TRASPORTO

Articolo 11

Conclusione del contratto di trasporto

§ 1. Il contratto di trasporto è concluso nel momento in cui la ferrovia di partenza ha accettato al trasporto la merce accompagnata dalla lettera di vettura. L'accettazione è comprovata dall'apposizione sulla lettera di vettura e, quando del caso, su ciascun foglio complementare, del bollo della stazione mittente o dell'indicazione della macchina contabile, recante la data di accettazione.

§ 2. Il procedimento di cui al § 1 deve aver luogo immediatamente dopo la consegna al trasporto della totalità della merce che costituisce l'oggetto della lettera di vettura e, nella misura in cui lo prevedano le prescrizioni in vigore nella stazione di partenza, il pagamento delle spese che il mittente prende a suo carico o il deposito di una garanzia conformemente all'articolo 15, § 7. Detto procedimento deve avere luogo alla presenza del mittente se questi lo domanda.

§ 3. Dopo l'apposizione del bollo o dell'indicazione della macchina contabile, la lettera di vettura fa prova della conclusione e del contenuto del contratto di trasporto.

§ 4. Tuttavia, per ciò che concerne le merci il cui carico spetta al mittente in virtù delle tariffe o degli accordi tra lui e la ferrovia, se accordi del genere sono ammessi alla stazione di partenza, le indicazioni figuranti sulla lettera di vettura relative alla massa della merce o al numero dei colli fanno prova contro la ferrovia solo se questa ultima abbia verificato detta massa o detto numero e ne abbia fatto annotazione sulla lettera di vettura. Se del caso, tali indicazioni possono essere provate con altri mezzi.

Se è evidente che nessuna mancanza effettiva corrisponde alla differenza di massa o di numero di colli rispetto alle indicazioni riportare sulla lettera di vettura, queste non fanno prova contro la ferrovia. Ciò specialmente quando il carro sia consegnato al destinatario con i piombi di origine intatti.

§ 5. La ferrovia è tenuta a certificare sul duplicato della lettera di vettura, con l'apposizione del bollo a data o con l'indicazione della macchina contabile, il ricevimento della merce e la data dell'accettazione al trasporto, prima di restituire tale duplicato al mittente.

Detto duplicato non ha il valore né della lettera di vettura che accompagna la merce, né di un titolo di credito negoziabile.

Articolo 12

Lettera di vettura

§ 1. Il mittente deve presentare una lettera di vettura debitamente compilata.

Per ogni spedizione deve essere compilata una lettera di vettura. Una sola lettera di vettura può riguardare soltanto il carico di un solo carro. Le disposizioni complementari possono derogare a dette regole.

§ 2. Le ferrovie fissano, per la piccola e per la grande velocità, il modello uniforme di lettera di vettura, che deve contenere un duplicato per il mittente.

La scelta della lettera di vettura da parte del mittente sta ad indicare se la merce deve essere trasportata a piccola o a grande velocità. La richiesta della grande velocità per una parte del percorso e della piccola velocità per l'altra parte non è ammessa, salvo accordo fra tutte le ferrovie interessate.

Per determinati traffici, particolarmente tra paesi limitrofi, le ferrovie possono prescrivere, nelle tariffe, l'impiego di una lettera di vettura di modello semplificato.

§ 3. La lettera di vettura deve essere stampata in due od eventualmente in tre lingue, delle quali una almeno deve essere scelta tra le lingue di lavoro dell'Organizzazione.

Le tariffe internazionali possono stabilire la lingua nella quale devono essere redatte le indicazioni che il mittente deve riportare sulla lettera di vettura. In mancanza, esse devono essere redatte in una delle lingue ufficiali dello Stato di partenza e una traduzione in una delle lingue di lavoro dell'Organizzazione deve esservi allegata, a meno che le indicazioni non siano redatte in una di dette lingue.

Le indicazioni apposte dal mittente sulla lettera di vettura devono essere redatte in caratteri latini, salvo le deroghe previste dalle disposizioni complementari o dalle tariffe internazionali.

Articolo 13

Tenore della lettera di vettura

§ 1. La lettera di vettura deve obbligatoriamente recare:

a) la designazione della stazione destinataria;

b) il nome e l'indirizzo del destinatario; come destinatario deve essere indicato una sola persona fisica o altro soggetto di diritto;

c) la designazione della merce;

d) la massa o, in mancanza, una indicazione analoga conforme alle prescrizioni in vigore alla stazione di partenza;

e) il numero dei colli e la decrizione dell'imballaggio, per le spedizioni in piccole partite e per i carri completi costituiti da uno o più componenti del carico spediti in traffico ferroviario—marittimo e che debbono essere trasbordati;

f) il numero del carro e, inoltre, per i carri privati, la tara, per le merci il cui carico incombe al mittente;

g) l'enumerazione dettagliata dei documenti che sono richiesti dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, allegati alla lettera di vettura o menzionati e da tenersi a disposizione della ferrovia in una stazione designata o in un ufficio doganale o in un ufficio di qualsivoglia altra autorità;

h) il nome e l'indirizzo del mittente; una sola persona fisica o altro soggetto di diritto deve essere indicato come mittente; se le prescrizioni in vigore nella stazione mittente lo esigano, il mittente deve aggiungere al proprio nome e indirizzo la sua firma manoscritta, stampata o apposta mediante un timbro.

Le prescrizioni in vigore nella stazione mittente determinano, per tutto il percorso, le nozioni di «carro completo» e «spedizione in piccole partite».

§ 2. La lettera di vettura deve, se del caso, contenere tutte le altre indicazioni previste dalle Regole uniformi. Essa non può contenere altre indicazioni salvo che siano prescritte o ammesse dalle leggi e dai regolamenti di uno Stato, dalle disposizioni complementari o dalle tariffe, e non siano contrarie alle Regole uniformi.

§ 3. Tuttavia, il mittente può inserire nell'apposito spazio della lettera di vettura riservato a tale scopo, ma a titolo di informazione per il destinatario, delle indicazioni che si riferiscono alla spedizione, senza che ne derivino obblighi o responsabilità per la ferrovia.

§ 4. E vietato sostituire la lettera di vettura con altri documenti o unirvi documenti diversi da quelli che sono prescritti o ammessi dalle Regole uniformi, dalle disposizioni complementari o dalle tariffe.

Articolo 14

Itinerario e tariffe applicabili

§ 1. Il mittente può prescrivere, nella lettera di vettura, l'itinerario da seguire, determinandolo con l'indicazione dei punti di confine o delle stazioni di confine e, se del caso, con l'indicazione delle stazioni di transito tra ferrovie. Egli può indicare soltanto punti di confine e stazioni di confine aperti al traffico nella relazione considerata.

§ 2. Sono assimilate ad una prescrizione di itinerario:

a) l'indicazione delle stazioni nelle quali devono essere eseguite le formalità richieste dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, nonché l'indicazione delle stazioni in cui devono essere fornite speciali cure alla merce (cura degli animali, righiacciamento, ecc.);

b) l'indicazione delle tariffe da applicare, se essa sia sufficiente a stabilire le stazioni fra le quali le tariffe domandate devono essere applicate;

c) l'indicazione del pagamento di tutte o parte delle spese fino a X (designando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe tra paesi limitrofi).

§ 3. All'infuori dei casi indicati nell'articolo 3, §§ 4 e 5, e nell'articolo 33, § 1, la ferrovia non può effettuare il trasporto per un itinerario diverso da quello prescritto dal mittente se non alla doppia condizione:

a) che le formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, come pure le cure speciali da fornire alla merce, abbiano sempre luogo nelle stazioni designate dal mittente;

b) che le spese e i termini di resa non siano superiori alle spese e ai termini di resa calcolati in base all'itinerario prescritto dal mittente.

La lettera *a*) non si applica alle spedizioni in piccole partite se una delle ferrovie partecipanti al trasporto non può rispettare l'itinerario scelto dal mittente a causa delle prescrizioni di itinerario risultanti dalla propria organizzazione dei trasporti internazionali delle spedizioni in piccole partite.

§ 4. Fatta riserva del § 3, le spese e i termini di resa sono calcolati secondo l'itinerario prescritto dal mittente o, in mancanza, secondo l'itinerario scelto dalla ferrovia.

§ 5. Nella lettera di vettura, il mittente può indicare le tariffe da applicare. La ferrovia deve applicare tali tariffe se sono soddisfatte le condizioni valevoli per la loro applicazione.

§ 6. Se le indicazioni fornite dal mittente non sono sufficienti per stabilire l'itinerario o le tariffe da applicare o se talune di queste indicazioni sono incompatibili, la ferrovia deve scegliere l'itinerario o le tariffe che essa giudica più vantaggiose per il mittente.

§ 7. La ferrovia è responsabile dei danni risultanti dalla scelta effettuata conformemente al § 6 soltanto in caso di dolo o di colpa grave.

§ 8. Se esiste una tariffa internazionale tra la stazione di partenza e quella destinataria e se, in mancanza di sufficienti indicazioni del mittente, la ferrovia ha applicato questa tariffa, essa deve rimborsare all'avente diritto, su sua domanda, la differenza tra il prezzo di trasporto così calcolato e quello che si sarebbe ottenuto, sullo stesso percorso, dalla sutura di altre tariffe, sempre che detta differenza superi le 4 unità di conto per lettera di vettura.

La stessa procedura si applica se, in mancanza di sufficienti indicazioni del mittente, la ferrovia ha applicato la sutura delle tariffe pur esistendo, ogni altra condizione essendo identica, una tariffa internazionale con tassazione più vantaggiosa.

Articolo 15

Pagamento delle spese

§ 1. Le spese (tasse di porto, tasse accessorie, diritti doganali ed altre spese sopravvenienti a partire dall'accettazione del trasporto fino alla riconsegna) sono pagate o dal mittente o dal destinatario, conformemente alle disposizioni qui appresse indicate.

Ai fini dell'applicazione di tali disposizioni, sono considerati come tasse di porto i diritti che, in base alla tariffa applicabile, devono essere aggiunti ai prezzi risultanti dai prontuari o dalle tariffe eccezionali al momento del calcolo delle tasse di porto.

§ 2. Il mittente che prende a suo carico la totalità o una parte delle spese deve indicarlo nella lettera di vettura utilizzando una delle menzioni seguenti:

a) 1° «franco di porto», se prende a suo carico soltanto le tasse di porto;

2° «franco di porto ivi compreso...», se prende a suo carico altre spese oltre le tasse di porto; egli deve indicare esattamenente tali spese; le ulteriori indicazioni devono riferirsi soltanto alle spese accessorie od alle altre spese sopravvenienti a partire dall'accettazione del trasporto fino alla riconsegna, come pure le somme riscosse dalla dogana o da altre autorità amministrative, non devono avere per effetto di suddividere l'ammontare totale di una stessa categoria di spese (ad esempio l'ammontare totale dei diritti doganali e delle altre somme che devono essere pagate alla dogana, l'imposta sul valore aggiunto deve essere considerata come una categoria separata);

3° «franco di porto fino a X» (indicando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe fra paesi limitrofi), se prende a suo carico le tasse di porto fino a X;

4° «franco di porto ivi compreso... fino a X» (indicando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe fra paesi limitrofi), se prende a suo carico altre spese oltre le tasse di porto, fino a

X, ad esclusione di tutte le spese riferentisi al paese od alla ferrovia susseguente; le disposizioni di cui al punto 2° sono applicabili per analogia;

b) «franco di tutte le spese», se prende a suo carico tutte le spese (tasse di porto, tasse accessorie, diritti doganali ed altre spese);

c) «franco per...», se prende a suo carico una somma determinata; detta somma deve essere espressa nella valuta del paese di partenza, salvo contrarie disposizioni nelle tariffe.

Le spese accessorie e le altre spese che, secondo le prescrizioni in vigore nella stazione mittente, devono essere calcolate per tutto il percorso interessato, come pure la tassa di interesse alla riconsegna prevista dall'articolo 16, § 2, vanno sempre interamente corrisposte dal mittente nel caso di pagamento delle spese secondo la lettera *a*), 4°.

§ 3. Le tariffe internazionali possono prescrivere, in materia di pagamento delle spese, l'impiego esclusivo di determinate menzioni indicate nel § 2 o l'impiego di altre menzioni.

§ 4. Le spese che il mittente non ha preso a suo carico sono considerate come poste a carico del destinatario. Tuttavia, le spese sono sempre a carico del mittente se il destinatario non ha ritirato la lettera di vettura, ne ha fatto valere i suoi diritti conformemente all'articolo 28, § 4, né ha modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 31.

§ 5. Le tasse accessorie, come i diritti di sosta, di magazzinaggio, di pesatura, la cui riscossione sia determinata da un fatto imputabile al destinatario o a una domanda che questi abbia presentata, sono sempre pagate dal destinatario medesimo.

§ 6. La ferrovia di partenza può esigere dal mittente il pagamento anticipato delle spese quando trattasi di merce che, a suo giudizio, sono soggette a rapido deperimento o che, per il loro minimo valore o la loro natura, non le garantiscono sufficientemente il pagamento delle spese.

§ 7. Se l'importo delle spese che il mittente prende a suo carico non puo essere fissato esattamente al momento della consegna al trasporto, tali spese sono iscritte in un bollettino di affrancazione, che deve formare oggetto di una regolarizzazione contabile con il mittente entro un massimo di trenta giorni dalla scadenza del termine di resa. La ferrovia può esigere a titolo di garanzia il deposito contro ricevuta di una somma rappresentante approssimativamente le spese. Un conto dettagliato delle spese compilato in base alle indicazioni del bollettino di affrancazione è rilasciato al mittente contro restituzione della ricevuta.

§ 8. La stazione mittente deve specificare, nella lettera di vettura e nel duplicato, le spese riscosse in affrancato, a meno che le prescrizioni in vigore nella stazione suddetta non dispongano che tali spese devono essere specificate soltanto nel duplicato. Nel caso previsto al § 7, tali spese non devono essere specificate nella lettera di vettura, né nel duplicato.

Articolo 16

Interesse alla riconsegna

§ 1. Ogni spedizione può formare oggetto di una dichiarazione di interesse alla riconsegna. Il suo importo deve essere iscritto in cifre sulla lettera di vettura ed indicato nella valuta del paese di partenza, in altra valuta stabilita nelle tariffe o in unità di conto.

§ 2. La tassa di interesse alla riconsegna e calcolata, per tutto il percorso interessato, secondo le tariffe della ferrovia di partenza.

Articolo 17

Assegno e spese anticipate

§ 1. Il mittente può gravare la merce di assegno fino a concorrenza del suo valore al momento dell'accettazione alla stazione mittente. L'importo dell'assegno deve essere indicato nella valuta del paese di partenza; le tariffe possono prevedere delle eccezioni.

§ 2. La ferrovia non è tenuta a pagare l'assegno se non in quanto l'importo sia stato versato dal destinatario. Questo importo deve essere messo a disposizione nel termine di trenta giorni decorrenti dalla data di detto versamento; sono dovuti gli interessi in ragione del cinque per cento all'anno dalla scadenza di detto termine.

§ 3. Se la merce è stata riconsegnata, in tutto o in parte, al destinatario senza il preventivo incasso dell'assegno, la ferrovia deve risarcire il mittente del danno fino a concorrenza dell'importo dell'assegno, salvo rivalsa verso il destinatario.

§ 4. La spedizione contro assegno dà luogo alla riscossione di una tassa fissata dalle tariffe; detta tassa è dovuta anche se l'assegno è annullato o ridotto in conseguenza di una modificazione del contratto di trasporto conformemente all'articolo 30, § 1.

§ 5. Le spese anticipate sono ammesse soltanto in base alle disposizioni vigenti presso la stazione di partenza.

§ 6. L'importo dell'assegno e quello delle spese anticipate devono essere scritte in cifre sulla lettera di vettura.

Articolo 18

Responsabilità per le indicazioni esposte nella lettera di vettura

Il mittente è responsabile dell'esattezza delle indicazioni esposte a sua cura nella lettera di vettura. Egli sopporta tutte le conseguenze delle indicazioni che fossero irregolari, inesatte, incomplete o che fossero inserite in uno spazio diverso da quello che è assegnato a ciascuna di esse. Se

tale spazio è insufficiente, il mittente vi deve apporre una annotazione che rinvii alla parte della lettera di vettura dove ha trovato posto il completamento dell'iscrizione.

Articolo 19

Stato, imballaggio e marcatura della merce

§ 1. Allorché la ferrovia accetta al trasporto una merce che presenta segni manifesti di avaria, può esigere che lo stato di essa sia indicato nella lettera di vettura.

§ 2. Allorché la merce per sua natura esige un imballaggio, il mittente deve imballarla in modo tale che sia preservata in corso di trasporto da perdita totale o parziale e da avaria e che non possa produrre danni alle persone, al materiale o ad altre merci.

L'imballaggio deve, inoltre, essere conforme alle prescrizioni in vigore alla stazione di partenza.

§ 3. Se il mittente non si attiene alle prescrizioni del § 2, la ferrovia puo rifiutare la merce o esigere che il mittente riconosca, sulla lettera di vettura, la mancanza dell'imballaggio o il suo stato difettoso decrivendolo esattamente.

§ 4. Il mittente è responsabile di tutte le conseguenze derivanti dalla mancanza o dallo stato difettoso dell'imballaggio ed è tenuto particolarmente a risarcire il danno derivante alla ferrovia da tale fatto. In mancanza di annotazioni nella lettera di vettura, la prova della mancanza o dello stato difettoso dell'imballaggio incombe alla ferrovia.

§ 5. Salve le eccezioni previste nelle tariffe, il mittente di una spedizione in piccole partite deve indicare su ciascuno dei colli o su di una etichetta accettata dalla ferrovia, in forma chiara e in maniera indelebile che non dia luogo a confusione e concordi esattamente con le indicazioni esposte nella lettera di vettura:

a) il nome e l'indirizzo del destinatario;

b) la stazione destinataria.

Le indicazioni di cui alle lettere *a)* e *b)* devono altresì figurare su di ogni componente del carico dei carri completi spediti in traffico ferroviario-marittimo e che devono essere trasbordati.

Le indicazioni e le etichette vecchie devono essere rese illegibili o tolte dal mittente.

§ 6. Salve le eccezioni previste nelle disposizioni complementari o nelle tariffe, le merci fragili o che sono suscettibili di sparpagliarsi nei carri, nonché quelle che potrebbero sporcare o danneggiare le altre merci, sono trasportate unicamente a carro completo, sempre che tali merci non siano imballate o riunite in modo da impedire che si rompano, si perdano, oppure sporchino o danneggino altre merci.

Articolo 20

Consegna della merce al trasporto e suo carico

§ 1. Le operazioni di consegna della merce al trasporto sono regolate dalle prescrizioni in vigore nella stazione di partenza.

§ 2. Il carico incombe alla ferrovia od al mittente, a seconda delle prescrizioni in vigore presso la stazione di partenza, sempre che le Regole uniformi non contengano disposizioni diverse o che la lettera di vettura non menzioni un accordo speciale intervenuto fra il mittente e la ferrovia.

Allorché il carico incombe al mittente, questi deve rispettare il limite di carico. Se le linee che devono essere percorse comportano dei differenti limiti di carico, il limite più basso è quello valevole per il percorso totale. Le disposizioni indicanti i limiti di carico da osservarsi sono pubblicate nelle stesse forme delle tariffe. La ferrovia indica al mittente, su sua richiesta, il limite di carico da osservarsi.

§ 3. Il mittente è responsabile di tutte le conseguenze derivanti da un carico difettoso da lui effettuato e deve in particolare risarcire il danno subito dalla ferrovia per tale fatto. Tuttavia, l'articolo 15 si applica al pagamento di spese derivate dal ripristino di un carico difettoso. La prova del carico difettoso incombe alla ferrovia.

§ 4. Le merci devono essere trasportate in carri coperti, in carri scoperti, in carri scoperti con copertone o in carri speciali attrezzati, a seconda delle disposizioni delle tariffe internazionali, sempre che le Regole uniformi non contengano in proposito disposizioni diverse. Se non vi sono tariffe internazionali o se esse non contengono disposizioni in merito, le precrizioni in vigore nella stazione di partenza sono valide per tutto il percorso.

§ 5. L'apposizione dei sigilli sui carri è regolata dalle precrizioni in vigore nella stazione di partenza.

Il mittente deve annotare sulla lettera di vettura il numero ed il tipo dei sigilli che appone sui carri.

Articolo 21

Verifica

§ 1. La ferrovia ha sempre il diritto di verificare se la spedizione corrisponde alle indicazioni esposte dal mittente sulla lettera di vettura e se sono state osservate le prescrizioni relative al trasporto delle merci ammesse a determinate condizioni.

§ 2. Se si tratta della verifica del contenuto della spedizione, il mittente o il destinatario deve essere invitato ad assistervi, a seconda che esso abbia luogo nella stazione di partenza o nella stazione destinataria. Se l'interessato non si presenta o se la verifica ha luogo in corso di trasporto e in mancanza di altre prescrizioni legali o regolamentari in vigore nello Stato nel quale si effettua la verifica, essa deve essere compiuta alla

presenza di due testimoni estranei alla ferrovia. La ferrovia può però procedere ad una verifica durante il trasporto se tale operazione è imposta dalle necessità dell'esercizio o dalle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative.

§ 3. Il risultato della verifica delle indicazioni esposte nella lettera di vettura deve essere menzionato su di essa. Se la verifica è eseguita nella stazione di partenza, il risultato deve essere annotato ugualmente sul duplicato della lettera di vettura, se questo è ancora in possesso della ferrovia.

Se la spedizione con corrisponde alle indicazioni esposte nella lettera di vettura o se non sono state osservate le prescrizioni relative al trasporto delle merci ammesse a determinate condizioni, le spese derivanti dalla verifica gravano sulla merce, a meno che non siano state pagate immediatamente.

Articolo 22

Constatazione della massa e del numero dei colli

§ 1 Le prescrizioni in vigore in ciascuno Stato determinano le condizioni in cui la ferrovia deve constatare la massa della merce o il numero dei colli, nonché la tara effettiva dei carri.

La ferrovia deve menzionare nella lettera di vettura il risultato di queste constatazioni.

§ 2. Se da una operazione di pesatura effettuata dalla ferrovia dopo la conclusione del contratto di trasporto risulta una differenza, la massa constatata dalla stazione mittente o, in mancanza, la massa dichiarata dal mittente resta determinante per il calcolo del prezzo delle tasse di porto:

a) se la differenza è manìfestamente dovuta alla natura della merce o alle influenze atmosferiche o

b) se detta pesatura è eseguita su un ponte a bilico e non risulta una differenza superiore al due per cento della massa constatata dalla stazione mittente o, in mancanza, di quella dichiarata dal mittente.

Articolo 23

Sovraccarico

§ 1. Quando il sovraccarico di un carro viene constatato dalla stazione di partenza o da una stazione intermedia, l'eccedenza di carico può essere scaricata dal carro, anche se non deve essere riscossa nessuna soprattassa. Se del caso, il mittente o, in caso di modificazione del contratto di trasporto conformemente all'articolo 31, il destinatario è invitato senza ritardo a dare istruzioni in relazione all'eccedenza di carico.

§ 2. Senza pregiudizio del pagamento delle soprattasse previste all'articolo 24, il sovraccarico è tassato, per il percorso effettuato, in base alle tasse di porto applicate al carico principale. In caso di scarico dell'ec-

cedenza di carico, le spese di queste operazioni sono riscosse in base alle tariffe della ferrovia che vi provvede.

Se l'avente diritto dispone di spedire il sovraccarico alla stazione di destinazione del carico principale, a un'altra stazione destinataria o di restituirlo alla stazione di partenza, esso è considerato come una spedizione separata.

Articolo 24

Soprattasse

§ 1 Senza pregiudizio del pagamento della differenza del prezzo di trasporto e di una indennità per eventuali danni, la ferrovia può percepire:

a) una soprattassa uguale ad 1 unità di conto per kg di massa lorda dell'intero collo:

1° in caso di dichiarazione irregolare, inesatta o incompleta delle materie e degli oggetti esclusi dal trasporto in virtù del RID;

2° in caso di dichiarazione irregolare, inesatta o incompleta delle materie e degli oggetti ammessi al trasporto a determinate condizioni in virtù del RID, o di inosservanza di dette condizioni;

b) una soprattassa uguale a 5 unità di conto per ogni 100 kg di massa eccedente il limite di carico allorché il carro sia stato caricato dal mittente;

c) una soprattassa uguale al doppio della differenza:

1° tra le tasse di porto che avrebbero dovuto essere riscosse dalla stazione di partenza fino alla stazione destinataria e quelle che sono state calcolate, nel caso di dichiarazione irregolare, inesatta od incompleta di merci non previste alla lettera *a)* o in generale in caso di dichiarazione che possa far beneficiare la spedizione di una tariffa più ridotta di quella effettivamente applicabile;

2° tra le tasse di porto relative alla massa dichiarata e quelle relative alla massa constatata, in caso di indicazione di una massa inferiore a quella reale.

Quando una spedizione è costituita da merci tassate a prezzi differenti e la massa di ciascuna di esse può essere determinata senza difficoltà, la soprattassa è calcolata seondo la tassa applicabile a ciasuna merce, se dalle modalità di tale calcolo risulta una soprattassa inferiore.

§ 2. Se per un medesimo carro si verificano indicazione di massa inferiore alla massa reale e sovraccarico, le soprattasse relative a queste due infrazioni sono riscosse cumulativamente.

§ 3. Le soprattasse gravano sulla merce trasportata, qualunque sia il luogo nel quale furono constatati i fatti che giustificano la loro riscossione.

§ 4. L'importo delle soprattasse e il motivo della loro riscossione devono essere indicati nella lettera di vettura.

§ 5. Nessuna soprattassa può essere riscossa in caso:

a) di indicazione inesatta della massa, quando la ferrovia secondo le norme in vigore nella stazione di partenza, ha l'obbligo di eseguire la pesatura;

b) di indicazione inesatta della massa in caso di sovraccarico, se il mittente abbia domandato nella lettera di vettura che la pesatura sia eseguita dalla ferrovia;

c) di sovraccarico derivato nel corso del trasporto da influenze atmosferiche, quando sia provato che il carico del carro non superava il limite di carico al momento dell'accettazione al trasporto;

d) di aumento della massa sopravvenuto durante il trasporto, senza che vi sia sovraccarico, se è provato che l'aumento è dovuto ad influenze atmosferiche;

e) di indicazione della massa senza che vi sia sovraccarico, quando la differenza fra la massa indicata nella lettera di vettura e quella constatata non superi il tre per cento della massa dichiarata;

f) di sovraccarico di un carro, se la ferrovia non ha pubblicato, né indicato al mittente il limite di carico in modo tale da permettegli di osservarlo.

Articolo 25

Documenti per le formalità amministrative. — Chiusura doganale

§ 1 Il mittente deve allegare alla lettera di vettura i documenti necessari per compiere, prima della riconsegna della merce, le formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative. Questi documenti devono riguardare unicamente le merci che formano oggetto della stessa lettera di vettura, sempre che le prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative o le tariffe non dispongano diversamente.

Tuttavia, quando tali documenti non sono allegati alla lettera di vettura o se devono essere forniti dal destinatario, il mittente deve indicare nella lettera di vettura la stazione, l'ufficio doganale o di qualsiasi altra autorità dove i rispettivi documenti saranno messi a disposizione della ferrovia e dove dovranno eseguirsi le formalità. Se il mittente assiste di persona alle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative o se si fa rappresentare da un mandatario, è sufficiente che detti documenti siano presentati al momento di dette formalità.

§ 2. La ferrovia non è tenuta ad esaminare se i documenti forniti sono sufficienti e esatti.

§ 3. Il mittente è responsabile verso la ferrovia di tutti i danni che possono essere causati dalla mancanza, dall'insufficienza o dalla irregolarità di questi documenti, salvo il caso di colpa della ferrovia.

La ferrovia è responsabile, in caso di colpa, delle conseguenze della perdita, dell'inutilizzazione o dell'utilizzazione irregolare dei documenti indicati nella lettera di vettura ed a questa allegati o che sono consegnati

alla ferrovia stessa; tuttavia, l'eventuale indennità non deve mai superare quella prevista in caso di perdita della merce.

§ 4. Il mittente deve conformarsi alle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrativce relative all'imballaggio ed alla copertura della merce. Se il mittente non ha imballato o non ha coperto le merci in conformità di queste prescrizioni, la ferrovia può provvedervi; le spese derivanti gravano sulla merce.

§ 5. La ferrovia può rifiutare le spedizioni i cui sigilli apposti dalla autorità doganale o da altre autorità amministrative siano danneggiati o difettosi.

Articolo 26

Compimento delle formalità amministrative

§ 1. In corso di trasporto, le formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative vengono compiute dalla ferrovia. Non di meno, essa può affidare tali operazioni ad un mandatario.

§ 2. Nel compimento di dette formalità, la ferrovia risponde della propria colpa o di quella del proprio mandatario; tuttavia, l'eventuale indennità non deve mai superare quella prevista in caso di perdita della merce.

§ 3. Il mittente, mediante una menzione esposta nella lettera di vettura, o il destinatario, che dà un ordine conformemente all'articolo 31, puo domandare:

a) di assistere di persona a queste formalità o di farvisi rappresentare da un mandatario, per dare tutte le informazioni e fare tutte le osservazioni utili;

b) di compiere personalmente queste formalità o di farle eseguire da un mandatario, nella misura in cui le leggi e i regolamenti dello Stato in cui devono effettuarsi dette formalità lo consentano;

c) di procedere al pagamento dei diritti doganali e delle altre spese, se egli stesso o il suo mandatario assiste alle operazioni predette o le effettua, nella misura in cui le leggi e i regolamenti dello Stato in cui si eseguono dette operazioni lo consentano.

Né il mittente, né il destinatario che ha il diritto di disposizione, né il loro mandatario hanno il diritto di prendere possesso della merce.

§ 4. Se, per l'adempimento delle formalità, il mittente ha indicato una stazione in cui le prescrizioni in vigore non consentono il loro compimento, oppure se egli ha prescritto, per tali formalità, una diversa procedura che non può essere eseguita, la ferrovia opera nella maniera che ritiene più favorevole agli interessi dell'avente diritto e comunica al mittente i provvedimenti presi.

Se il mittente ha utilizzato nella lettera di vettura una menzione di affrancazione che comprenda i diritti di dogana, la ferrovia può compiere a sua scelta le formalità doganali sia in corso di trasporto, sia alla stazione destinataria.

§ 5. Salva l'eccezione prevista nel § 4, secondo alinea, il destinatario può compiere le formalità doganali nella stazione destinataria provvista di un ufficio di dogana, se lo sdoganamento all'arrivo è richiesto nella lettera di vettura o se, in mancanza di tale richiesta, la merce giunge vincolata a dogana. Dette formalità possono essere ugualmente compiute dal destinatario nella stazione di destinazione non provvista di un ufficio doganale, se le leggi e i regolamenti dello Stato lo consentono o se vi è una preventiva autorizzazione della ferrovia e della dogana. L'esercizio di uno di questi diritti comporta il preventivo pagamento delle spese che gravano sulla merce.

Tuttavia, la ferrovia può procedere conformemente al § 4 se, nel termine previsto dalle prescrizioni in vigore nella stazione destinataria, il destinatario non abbia ritirato la lettera di vettura.

Articolo 27

Termini di resa

§ 1. I termini di resa sono stabiliti da accordi conclusi tra le ferrovie partecipanti al trasporto o dalle tariffe internazionali applicabili dalla stazione di partenza fino alla stazione destinataria. Per alcuni traffici particolari e su certe relazioni, tali termini possono essere anche stabiliti sulla base dei piani di trasporto applicabili tra le ferrovie interessate; in tale caso, essi devono essere riportati nelle tariffe internazionali o nelle convenzioni speciali, che prevedono eventualmente le deroghe di cui ai successivi §§ da 3 a 9.

Tutti questi termini non possono oltrepassare quelli che risultano dai seguenti paragrafi.

§ 2. In mancanza di indicazioni dei termini di resa di cui al § 1, e salve le disposizioni dei paragrafi di cui appresso, i termini di resa sono i seguenti:

a) per le spedizioni a carro completo:

1° a grande velocità:
termine di spedizione .... 12 ore;
termine di trasporto, per frazione indivisibile di 400 Km .... 24 ore;

2° a piccola velocità:
termine di spedizione .... 24 ore;
termine di trasporto, per frazione indivisibile di 300 Km .... 24 ore;

b) per le spedizioni in piccole partite:

1° a grande velocità:
termine di spedizione .... 12 ore;
termine di trasporto, per frazione indivisibile di 300 Km .... 24 ore;

2° a piccola velocità:
termine di spedizione .... 24 ore;
termine di trasporto, per frazione indivisibile di 200 Km .... 24 ore.

Tutte le distanze si riferiscono alle distanze chilometriche per l'applicazione delle tariffe.

§ 3. Il termine di trasporto è calcolato sulla distanza totale fra la stazione di partenza e la stazione destinataria. Il termine di spedizione è computato una sola volta, qualunque sia il numero delle reti attraversate.

§ 4. La ferrovia può fissare, nei seguenti casi, termini di resa supplementari di una determinata durata:

a) spedizioni consegnate per il trasporto o che devono essere riconsegnate fuori delle stazioni;

b) spedizioni che percorrono:

1° linee o reti che non sono attrezzate per il rapido trattamento delle spedizioni;

2° raccordi fra due linee di una stessa rete o di diverse reti;

3° linee secondarie;

4° linee di diverso scartamento;

5° il mare o vie di navigazione interne;

6° itinerari non serviti da ferrovie;

c) spedizioni cui sono applicate tariffe interne speciali o eccezionali a prezzi ridotti;

d) circostanze straordinarie tali da causare uno sviluppo anormale del traffico o anormali difficoltà per l'esercizio.

§ 5. I termini supplementari previsti nel § 4 da *a*) a *c*) devono figurare nelle tariffe o nelle prescrizioni debitamente pubblicate in ciascuno Stato.
I termini supplementari previsti nel § 4 *d*) devono essere pubblicati e non possono entrare in vigore prima della loro pubblicazione.

§ 6. Il termine di resa inizia a decorrere dalla mezzanotte successiva all'accettazione della merce al trasporto. Tuttavia, per le spedizioni a grande velocità, il termine comincia a decorrere ventiquattro ore dopo se il giorno successivo a quello dell'accettazione al trasporto è una domenica o un giorno festivo legalmente riconosciuto e se la stazione di partenza non e aperta, per le spedizioni a grande velocità, in tale domenica o giorno festivo.

§ 7. Il termine di resa è prolungato, salvo in caso di colpa imputabile alla ferrovia, per la durata delle soste occorrenti per:

a) la verifica conforme agli articoli 21 e 22, § 1, che riveli differenze nei confronti delle indicazioni esposte nella lettera di vettura;

b) l'adempimento delle formalità richieste dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative;

c) la modificazione del contratto di trasporto conformemente agli articoli 30 o 31;

d) le cure speciali da fornire alla merce;

e) il trasbordo o la sistemazione di un carico difettoso effettuato dal mittente;

f) ogni interruzione di traffico che temporaneamente impedisca l'inizio o la continuazione del trasporto.

La causa e la durata di tali prolungamenti devono essere menzionati nella lettera di vettura. Se del caso, possono essere provati con ogni altro mezzo.

§ 8. Il termine di resa è sospeso per:

a) la piccola velocità, le domeniche e i giorni festivi legalmente riconosciuti;

b) la grande velocità, le domeniche e taluni giorni festivi legalmente riconosciuti, allorché le prescrizioni in vigore in uno Stato prevedono per questi giorni la sospensione del termine di resa nel traffico ferroviario interno;

c) la grande e la piccola velocità, i sabati allorché le prescrizioni in vigore in uno Stato prevedono per tali giorni una sospensione del termine di resa nel traffico ferroviario interno.

§ 9. Quando il termine di resa scade dopo l'ora di chiusura della stazione destinataria, la sua scadenza è rinviata a due ore dopo l'ora della successiva riapertura della stazione.

Inoltre, per le spedizioni a grande velocità, se il termine di resa cade di domenica o di un giorno festivo come enunciato al § 8 *b)*, la scadenza di tale termine è rinviata alla corrispondente ora del primo giorno lavorativo successivo.

§ 10. Il termine di resa è osservato se, prima della sua scadenza:

a) è notificata al destinatario l'arrivo della merce e questa è tenuta a sua disposizione, trattandosi di spedizioni da riconsegnare in stazione e del cui arrivo deve essere dato avviso;

b) la merce è tenuta a disposizione del destinatario, trattandosi di spedizioni da riconsegnare in stazione e del cui arrivo non deve essere dato avviso;

c) la merce è messa a disposizione del destinatario, trattandosi di spedizioni da riconsegnare fuori delle stazioni.

Articolo 28

Riconsegna

§ 1. La ferrovia deve riconsegnare al destinatario, nella stazione destinataria, la lettera di vettura e la merce verso ricevuta e verso pagamento dei crediti della ferrovia posti a carico del destinatario.

L'accettazione della lettera di vettura obbliga il destinatario a pagare alla ferrovia l'importo dei crediti posti a suo carico.

§ 2. Sono assimilati alla riconsegna al destinatario, se effettuati conformemente alle prescrizioni in vigore nella stazione destinataria:

a) la consegna della merce alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro depositi, quando questi non si trovino sotto la custodia della ferrovia;

b) l'immagazzinamento della merce presso la ferrovia od il deposito presso un commissionario-speditore, o in un deposito pubblico.

§ 3. Le prescrizioni in vigore nella stazione destinataria o le convenzioni con il destinatario stabiliscono se la ferrovia ha il diritto o l'obbligo di riconsegnare la merce al destinatario in un luogo diverso dalla stazione destinataria, o in un raccordo privato, od al suo domicilio, od in un deposito della ferrovia. Se la ferrovia consegna o fa consegnare la merce su un raccordo privato, a domicilio od in un deposito, la riconsegna è considerata effettuata all'atto di detta consegna. Salvo contrario accordo tra la ferrovia e il titolare del raccordo, le operazioni effettuate dalla ferrovia, per conto e sotto la direzione di quest'ultimo, non rientrano nel contratto di trasporto.

§ 4. Dopo l'arrivo della merce nella stazione destinataria, il destinatario può richiedere alla ferrovia la consegna della lettera di vettura e della merce.

Se la perdita della merce è accertata o se la merce non è arrivata allo scadere del termine previsto nell'articolo 39, § 1, il destinatario può far valere in proprio, verso la ferrovia, i diritti risultanti in suo favore dal contratto di trasporto.

§ 5. L'avente diritto può rifiutare l'accettazione della merce, anche dopo il ricevimento della lettera di vettura e il pagamento della spesc, finché non si sia proceduto alle verifiche da lui richieste per la constatazione di un danno addotto.

§ 6. Per il rimanente, la riconsegna della merce viene effettuata conformemente alle prescrizioni in vigore nella stazione destinataria.

Articolo 29

Correzione delle riscossioni

§ 1. In caso di irregolare applicazione di una tariffa o di errore nel computo o nella riscossione delle spese, la differenza in più deve essere restituita dalla ferrovia e quella in meno versata alla medesima soltanto se la differenza supera 4 unità di conto per lettera di vettura. La restituzione è effettuata d'ufficio.

§ 2. Il pagamento alla ferrovia delle differenze in meno incombe al mittente se la lettera di vettura non è stata ritirata. Se la lettera di

vettura è stata accettata dal destinatario o se il contratto di trasporto è stato modificato in base all'articolo 31, il mittente è obbligato al pagamento della differenza in meno solo nella misura in cui quest'ultima incide sulle spese a suo carico in virtù dell'indicazione di affrancazione esposta nella lettera di vettura. Il versamento della differenza riscossa in meno è a carico del destinatario.

§ 3. Le somme dovute in base al presente articolo danno diritto al pagamento di interessi annui in ragione del cinque per cento a decorrere dal giorno della messa in mora o dal giorno della presentazione del reclamo previsto nell'articolo 53 o, se non vi sono stati né messa in mora né reclamo, dal giorno dell'atto di citazione.
Se l'avente diritto non consegna alla ferrovia, entro un termine da questa opportunamente fissatogli, i documenti giustificativi necessari alla definitiva liquidazione del reclamo, gli interessi non decorrono tra la scadenza di detto termine e la consegna effettiva dei documenti.

TITOLO III

MODIFICAZIONE DEL CONTRATTO DI TRASPORTO

Articolo 30

Modificazione da parte del mittente

§ 1. Il mittente può, con ordini ulteriori, modificare il contratto di trasporto prescrivendo:

a) il ritiro della merce nella stazione di partenza;

b) il fermo della merce in corso di trasporto;

c) il differimento della riconsegna della merce;

d) la riconsegna della merce a persona diversa dal destinatario indicato nella lettera di vettura;

e) la riconsegna della merce ad una stazione diversa da quella indicata nella lettera di vettura;

f) il rinvio della merce alla stazione di partenza;

g) la riscossione di un assegno;

h) l'aumento, la diminuzione o l'annullamento dell'assegno;

i) l'accollo a proprio carico di spese di una spedizione non affrancata o l'aumento di tali spese prese a carico conformemente all'articolo 15, § 2.

Le tariffe della ferrovia mittente possono prevedere che gli ordini previsti da *g)* a *i)* non sono ammessi.
Le disposizioni complementari o le tariffe internazionali in vigore tra le ferrovie che partecipano al trasporto possono ammettere degli ordini oltre quelli di cui sopra.
In nessun caso gli ordini devono avere l'effetto di frazionare la spedizione.

§ 2. Tali ordini debbono essere dati alla stazione mittente mediante una dichiarazione scritta conforme al modello stabilito e pubblicato dalla ferrovia.

Questa dichiarazione deve essere riportata e firmata dal mittente nel duplicato della lettera di vettura, che deve essere presentato contemporaneamente alla ferrovia. La stazione di partenza certifica di aver ricevuto l'ordine apponendo il suo bollo a data sul duplicato, sotto la dichiarazione del mittente, al quale sarà quindi restituito il duplicato.

Quando il mittente domanda che sia aumentato, diminuito od annullato un assegno, deve presentare il documento che gli fu rilasciato. In caso di aumento o di diminuzione dell'assegno, il documento, dopo la rettifica, è restituito all'interessato; in caso di annullamento, il documento non è restituito.

E nullo qualsiasi ordine dato dal mittente in modo diverso da quello prescritto.

§ 3. Se la ferrovia dà seguito agli ordini del mittente senza esigere la presentazione del duplicato della lettera di vettura, quando questo sia stato trasmesso al destinatario, la ferrovia è responsabile nei confronti di quest'ultimo del danno che ne deriva. Tuttavia, l'eventuale indennità non deve mai superare quella prevista in caso di perdita della merce.

§ 4. Il diritto del mittente di modificare il contratto di trasporto, anche se è in possesso del duplicato della lettera di vettura, si estingue nei casi in cui il destinatario:

a) ha ritirato la lettera di vettura;

b) ha accettato la merce;

c) ha fatto valere i suoi diritti in conformità dell'articolo 28, § 4;

d) è autorizzato, conformemente all'articolo 31, a dare ordini, dal momento in cui la spedizione entra nel territorio doganale del paese di destinazione.

A partire da tale momento, la ferrovia deve conformarsi agli ordini ed alle istruzioni del destinatario.

Articolo 31

Modificazione da parte del destinatario

§ 1. Se il mittente non ha preso a suo carico le spese inerenti al trasporto nel paese di destinazione, né ha esposto sulla lettera di vettura l'indicazione «Destinatario non autorizzato a dare ulteriori ordini», il destinatario può, mediante ordini ulteriori, modificare il contratto di trasporto prescrivendo:

a) il fermo della merce in corso di trasporto;

b) il differimento della riconsegna della merce;

c) la consegna della merce, nel paese di destinazione, a persona diversa dal destinatario indicato nella lettera di vettura;

d) la consegna, nel paese di destinazione, della merce ad una stazione diversa dalla stazione destinataria indicata nella lettera di vettura, salve contrarie disposizioni contenute nelle tariffe internazionali;

e) compimento delle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative conformemente all'articolo 26, § 3.

Le disposizioni complementari o le tariffe internazionali in vigore fra le ferrovie partecipanti al trasporto possono ammettere degli ordini diversi da quelli sopra indicati.

In nessun caso, tali ordini devono avere per effetto il frazionamento della spedizione.

Gli ordini del destinatario diventano esecutivi soltanto dopo l'entrata della spedizione nel territorio doganale del paese di destinazione.

§ 2. Tali ordini devono essere dati alla stazione destinataria o a quella di entrata nel paese di destinazione, mediante dichiarazione scritta conforme al modello stabilito e pubblicato dalla ferrovia.

E nullo qualsiasi ordine dato dal destinatario in modo diverso da quello precritto.

§ 3. Il diritto del destinatario di modificare il contratto di trasporto si estingue nel caso in cui egli ha:

a) ritirato la lettera di vettura;

b) accettato la merce;

c) fatto valere i suoi diritti in conformità dell'articolo 28, § 4;

d) designato una persona in conformità del § 1 *c*) e questa ha ritirato la lettera di vettura o fatto valere i suoi diritti conformemente all'articolo 28, § 4.

§ 4. Se il destinatario ha ordinato di consegnare la merce ad altra persona, quest'ultima non è autorizzata a modificare il contratto di trasporto.

Articolo 32

Esecuzione degli ordini ulteriori

§ 1. La ferrovia non può rifiutarsi di eseguire gli ordini impartiti in conformità degli articoli 30 e 31, né di ritardarne l'esecuzione, salvo che:

a) questa non sia più possibile nel momento in cui gli ordini pervengono alla stazione che deve eseguirli;

b) questa sia tale da perturbare il regolare svolgimento dell'esercizio;

c) questa risulti contraria, quando trattasi di cambiare la stazione destinataria, alle leggi ed ai regolamenti di uno Stato, specie per quanto si riferisce alle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative;

d) il valore della merce, quando trattasi di cambiare la stazione destinataria, non comprenda, a giudizio della ferrovia, tutte le spese delle quali la merce stessa sarà gravata all'arrivo nella sua nuova destinazione, a meno che dette spese non siano pagate e non ne sia immediatamente garantito il pagamento.

Chi ha impartito gli ordini viene avvisato il più presto possibile degli impedimenti che si oppongono alla loro esecuzione.

Se la ferrovia non è in grado di prevedere questi impedimenti, chi ha dato ordini sopporta tutte le conseguenze derivanti dal fatto di aver dato inizio alla loro esecuzione.

§ 2. Le spese risultanti dall'esecuzione di un ordine, ad eccezione di quelle derivanti da colpa della ferrovia, devono essere pagate in conformità dell'articolo 15.

§ 3. Ad eccezione di quanto previsto al § 1, la ferrovia è responsabile, in caso di sua colpa, delle conseguenze della mancata o inesatta esecuzione di un ordine. Tuttavia, l'eventuale indennità non deve mai superare quella prevista in caso di perdita della merce.

Articolo 33

Impedimento al trasporto

§ 1. In caso di impedimento al trasporto, la ferrovia decide se sia preferibile istradare d'ufficio la merce per altra via o se convenga, nell'interesse del mittente, domandargli istruzioni fornendogli le informazioni utili di cui la stessa ferrovia dispone.

La ferrovia può esigere le tasse di porto applicabili all'itinerario percorso e disporre termini di resa corrispondenti al nuovo percorso, salvo il caso in cui essa sia in colpa.

§ 2. Se non è possibile far proseguire il trasporto, la ferrovia domanda istruzioni al mittente. Questa richiesta non è obbligatoria nel caso di impedimenti temporanei dovuti a misure prese in applicazione di quanto previsto all'articolo 3, § 4.

§ 3. Il mittente può impartire istruzioni nella lettera di vettura per il caso in cui sopravvenga un impedimento al trasporto.

Se a giudizio della ferrovia dette istruzioni non possono essere eseguite, essa richiede nuove istruzioni.

§ 4. Il mittente, avvisato di un impedimento al trasporto, può dare le sue istruzioni sia alla stazione di partenza, sia alla stazione in cui si trova la merce. Se queste istruzioni modificano l'indicazione del destinatario o della stazione destinataria o sono impartite alla stazione in cui si trova la merce, il mittente deve iscriverle sul duplicato della lettera di vettura e presentarlo alla ferrovia.

§ 5. Se la ferrovia dà seguito alle istruzioni del mittente senza richiedere la presentazione del duplicato, quando quest'ultimo sia stato trasmesso al destinatario, la ferrovia è responsabile verso costui del danno che può risultarne. Tuttavia, l'eventuale indennità non deve mai superare quella prevista in caso di perdita della merce.

§ 6. Se il mittente, che sia stato avvisato di un impedimento al trasporto, non dà, entro un termine ragionevole, istruzioni che si possano eseguire, la ferrovia procede conformemente alle disposizioni relative agli

impedimenti alla riconsegna in vigore nel luogo in cui si trova ferma la merce.

Se la merce è stata venduta, il provento della vendita, dedotte le spese che gravano sulla merce stessa, deve essere tenuto a disposizione del mittente. Se il provento è inferiore a dette spese, il mittente deve pagare la differenza.

§ 7. Se l'impedimento al trasporto cessa prima che giungano le istruzioni del mittente, la merce è avviata a destinazione senza attendere le istruzioni; il mittente è avvertito il più presto possibile.

§ 8. Se l'impedimento al trasporto si verifica dopo che il destinatario abbia modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 31, la ferrovia deve avvisarne detto destinatario. I §§ 1, 2, 6, 7 e 9 si applicano per analogia.

§ 9. La ferrovia può, in caso di impedimento al trasporto, percepire le tasse di sosta, salvo che non sia in colpa.

§ 10. L'articolo 32 si applica ai trasporti effettuati in conformità dell'articolo 33.

Articolo 34

Impedimento alla riconsegna

§ 1. Nel caso di impedimento alla riconsegna della merce, la stazione destinataria deve avvisarne senza indugio il mittente, tramite la stazione di partenza, chiedendo istruzioni. Il mittente deve essere avvisato direttamente o per lettera o per telegrafo o per telescrivente, quando lo abbia richiesto nella lettera di vettura; le spese di tale avviso gravano sulla merce.

§ 2. Se l'impedimento alla riconsegna cessa prima dell'arrivo delle istruzioni del mittente alla stazione destinataria, la merce è riconsegnata al destinatario. Il mittente deve esserne avvisato senza indugio mediante lettera raccomandata; le spese di tale avviso gravano sulla merce.

§ 3. Se il destinatario rifiuta la merce, il mittente ha il diritto di dare istruzioni, anche se non può presentare il duplicato della lettera di vettura.

§ 4. Mediante indicazione sulla lettera di vettura, il mittente può altresì richiedere che la merce gli sia rinviata d'ufficio se sopraggiunga un impedimento alla riconsegna. Al di fuori di tale caso il suo consenso espresso è necessario.

§ 5. A meno che le tariffe non dispongano diversamente, le istruzioni del mittente devono essere impartite tramite la stazione di partenza.

§ 6. Per tutto quanto non previsto sopra, la ferrovia incaricata della riconsegna procede conformemente alle prescrizioni in vigore nel luogo ove deve effettuarsi la riconsegna.

Se la merce è stata venduta, il provento della vendita, dedotte le spese che gravano sulla merce, deve essere tenuto a disposizione del mittente. Se il provento è inferiore a tali spese il mittente deve pagare la differenza.

§ 7. Allorché l'impedimento alla riconsegna interviene dopo che il destinatario ha modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 31, la ferrovia deve darne avviso a detto destinatario. I §§ 1, 2 e 6 si applicano per analogia.

§ 8. L'articolo 32 si applica ai trasporti effettuati conformemente all'articolo 34.

TITOLO IV

RESPONSABILITA

Articolo 35

Responsabilità collettiva delle ferrovie

§ 1. La ferrovia che ha accettato al trasporto la merce con lettera di vettura e responsabile dell'esecuzione del trasporto stesso per tutto il percorso fino alla riconsegna.

§ 2. Ciascuna delle ferrovie successive, per il fatto stesso della presa in consegna della merce con lettera di vettura, partecipa al contratto di trasporto conformemente alle clausole della lettera di vettura e assume gli obblighi che ne risultano, senza pregiudizio delle disposizioni dell'articolo 55, § 3, riguardanti la ferrovia destinataria.

Articolo 36

Limiti della responsabilità

§ 1. La ferrovia e responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dell'avaria della merce sopravvenute a decorrere dal momento dell'accettazione al trasporto sino alla riconsegna, nonché del danno risultante per il superamento dei termini di resa.

§ 2. La ferrovia è esonerata da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il superamento dei termini di resa sono stati causati da colpa dell'avente diritto, da un ordine di questi non determinato da colpa della ferrovia, da un vizio proprio della merce (deterioramento interno, calo, eccetera) o da circostanze che la ferrovia non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.

§ 3. La ferrovia è esonerata da tale responsabilità quando la perdita o l'avaria derivino da particolari rischi inerenti a una o più delle cause sotto indicate:

a) trasporto effettuato in carro scoperto in base alle disposizioni applicabili o alle convenzioni intervenute tra mittente e ferrovia ed indicate nella lettera di vettura;

b) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per la loro natura a cali o avarie quando non sono imballate o sono imballate difettosamente;

c) operazioni di carico effettuate dal mittente o di scarico effettuate dal destinatario in base alle disposizioni applicabili o alle convenzioni intervenute tra mittente e ferrovia e indicate nella lettera di vettura, o alle convenzioni intervenute tra destinatario e ferrovia;

d) carico difettoso quando tale carico sia stato effettuato dal mittente in virtù delle disposizioni applicabili o di convenzioni intervenute tra questi e la ferrovia e indicate nella lettera di vettura;

e) adempimento da parte del mittente, del destinatario o di un mandatario di uno di essi, delle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative;

f) natura di certe merci, soggette per cause inerenti a tale natura, sia alla perdita totale o parziale, sia all'avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, dispersione;

g) designazione irregolare, inesatta od incompleta di oggetti esclusi dal trasporto o ammessi a determinate condizioni, o inosservanza da parte del mittente delle misure precauzionali prescritte per gli oggetti ammessi a determinate condizioni;

h) trasporto di animali vivi;

i) trasporto che, in virtù delle disposizioni applicabili o delle convenzioni intervenute tra il mittente e la ferrovia e indicate nella lettera di vettura, debba essere effettuato sotto scorta, se la perdita o l'avaria sia la conseguenza di un rischio che la scorta aveva lo scopo di evitare.

Articolo 37

Onere della prova

§ 1. La prova che la perdita, l'avaria o il superamento dei termini di resa abbiano avuto per causa uno dei fatti previsti nell'articolo 36, § 2, incombe alla ferrovia.

§ 2. Quando la ferrovia stabilisce che la perdita o l'avaria è potuta risultare, avuto riguardo alle circostanze di fatto, da uno o più dei rischi particolari previsti nell'articolo 36, § 3, si presume che il danno sia derivato da una o più di queste cause. L'avente diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto per causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

Questa presunzione non è applicabile nel caso previsto nell'articolo 36, § 3 *a*), quando la perdita è di eccezionale importanza o vi è perdita di colli.

Articolo 38

Presunzione in caso di rispedizione

§ 1. Allorché una spedizione effettuata conformemente alle Regole uniformi è stata oggetto di una rispedizione soggetta a dette Regole ed una perdita parziale o un'avaria è constatata dopo tale rispedizione, si presume che essa si sia prodotta durante l'eecuzione dell'ultimo contratto di trasporto, se la spedizione sia rimasta sotto custodia della ferrovia e sia stata rispedita così com'è giunta alla stazione di rispedizione.

§ 2. Tale presunzione sussiste ugualmente quando il contratto di trasporto anteriore alla rispedizione non sia soggetto alle Regole uniformi, quando queste ultime potevano essere applicate in caso di spedizione diretta tra la prima stazione mittente e l'ultima stazione di destinazione.

Articolo 39

Presunzione di perdita della merce

§ 1. Senza dover fornire altre prove, l'avente diritto può considerare la merce come perduta quando questa non sia stata riconsegnata al destinatario o tenuta a sua disposizione nei trenta giorni auccessivi alla scadenza dei termini di resa.

§ 2. L'avente diritto, nel ricevere il pagamento dell'indennità per la merce perduta, può domandare per iscritto di essere avvisato senza indugio nel caso in cui la merce è ritrovata entro l'anno che segue il pagamento dell'indennità. La ferrovia dà atto per iscritto di tale domanda.

§ 3. Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'avente diritto può esigere che la merce gli sia riconsegnata in una delle stazioni del percorso. In tale caso, egli deve pagare le spese inerenti al trasporto dalla stazione di partenza fino a quella in cui deve aver luogo la riconsegna e restituire l'indennità riscossa, deduzione fatta delle spese che fossero state comprese in detta indennità. Tuttavia, egli conserva ogni diritto relativo all'indennità per il superamento dei termini di resa previsti negli articoli 43 e 46.

§ 4. In mancanza sia della domanda prevista nel § 2, sia di istruzioni date nel termine di trenta giorni previsto nel § 3, oppure se la merce è ritrovata dopo più di un anno dal pagamento dell'indennità, la ferrovia ne dispone conformemente alle leggi ed ai regolamenti dello Stato dal quale dipende.

Articolo 40

Indennità in caso di perdita

§ 1. In caso di perdita totale o parziale della merce, la ferrovia deve pagare, con esclusione di ogni altro risarcimento, una indennità calcolata in base al corso della borsa, in mancanza sulla base del prezzo corrente di

mercato e, in mancanza dell'uno e dell'altro, sulla base del valore usuale delle merci della stessa natura e qualità, nel giorno e nel luogo in cui la merce e stata accettata al trasporto.

§ 2. L'indennità non può superare le 17 unità di conto per chilogrammo mancante di massa lorda, ad eccezione della riserva prevista all'articolo 45.

§ 3. La ferrovia deve restituire inoltre le tasse di porto, i diritti di dogana e le altre somme spese per il trasporto della merce perduta.

§ 4. Se il calcolo dell'indennità implica la conversione di somme espresse in unità monetarie straniere, tale conversione è compiuta in base al cambio del giorno e del luogo del pagamento dell'indennità.

Articolo 41

Responsabilità in caso di calo stradale

§ 1. Per le merci che, a causa della loro natura, subiscono generalmente, per il solo fatto del trasporto, una diminuzione di peso, la ferrovia risponde della sola parte del calo che oltrepassi, qualunque sia il percorso, i limiti di tolleranza seguenti:

a) due per cento della massa, per le merci liquide o consegnate al trasporto allo stato umido come pure per le seguenti merci: carboni e coke, cascami di pelli, corna e unghioni, crini, cuoi, frutta fresche, secche o cotte, funghi freschi, grassi, lane, legni da tinta triti o macinati, legni di liquirizia, legumi freschi, luppoli, mastice fresco, ossa intere o macinate, pelli, pellicce, pesci secchi, radici, sale, saponi e oli solidi, scorze, setole di maiale, tabacco in foglie fresche, tabacco trinciato, tendini d'animali, torba;

b) uno per cento della massa per tutte le altre merci secche.

§ 2. La limitazione di responsabilità prevista nel § 1 non può essere invocata quando sia provato, in base alle circostanze di fatto, che la perdita non sia dipesa dalle cause che giustificano l'anzidetta tolleranza.

§ 3. Nel caso in cui più colli sono trasportati con una sola lettera di vettura, il calo stradale è calcolato per ciascun collo quando la massa a partenza sia stata indicata separatememte nella lettera di vettura o possa essere accertata altrimenti.

§ 4. In caso di perdita totale della merce, non si procede ad alcuna detrazione per calo stradale per il calcolo della indennità.

§ 5. Il presente articolo non deroga agli alticoli 36 e 37.

Articolo 42

Indennità in caso di avaria

§ 1. In caso di avaria della merce, la ferrovia deve pagare, con esclusione di ogni altro risarcimento, una indennità equivalente al deprezza-

mento della merce. L'ammontare è calcolato applicando al valore della merce determinato conformemente all'articolo 40 la percentuale di deprezzamento constatata nel luogo di destinazione.

§ 2. L'indennità non può superare:

a) se la totalità della spedizione è deprezzata a causa di avaria, l'importo che sarebbe dovuto in caso di perdita totale;

b) se soltanto una parte della spedizione è deprezzata a causa di avaria, l'importo che sarebbe dovuto in caso di perdita della parte deprezzata.

§ 3. La ferrovia deve restituire, inoltre, nella proporzione determinata al § 1, le spese previste all'articolo 40, § 3.

Articolo 43

Indennità in caso di superamento del termine di resa.

§ 1. Se un danno, ivi compresa una avaria, deriva dal superamento del termine di resa, la ferrovia deve liquidare un'indennità che non può superare il triplo delle tasse di porto.

§ 2. In caso di perdita totale della merce, l'indennità prevista nel § 1 non puo cumularsi con quella di cui all'articolo 40.

§ 3. In caso di perdita parziale della merce, l'indennità prevista al § 1 non può superare il triplo delle tasse di porto relative alla parte non perduta della spedizione.

§ 4. In caso di avaria della merce non derivante dal superamento del termine di resa, l'indennità prevista nel § 1 si cumula, se del caso, con quella di cui all'articolo 42.

§ 5. In nessun caso, il cumulo della indennità prevista nel § 1 con quelle degli articoli 40 e 42 può dar luogo alla liquidazione di una indennità superiore a quella che sarebbe dovuta in caso di perdita della merce.

§ 6. La ferrovia può prevedere, nelle tariffe internazionali o nelle convenzioni speciali, modalità di indennizzo diverse da quelle previste nel § 1 allorché, conformemente all'articolo 27, § 1, il termine di resa è stabilito in base ai piani di trasporto.
In tal caso, se i termini di resa previsti dall'articolo 27, § 2, sono superati, l'avente diritto può richiedere o l'indennità prevista al § 1 di cui sopra o quella fissata dalla tariffa internazionale o dalla convenzione speciale applicata.

Articolo 44

Indennità in caso di dolo o colpa grave

Allorché la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa oppure la non esecuzione o l'esecuzione irregolare di prestazioni accesso-

ne della ferrovia previste dalle Regole uniformi siano state causate da dolo o colpa grave imputabile alla ferrovia, questa deve indennizzare completamente l'avente diritto per il danno provato.

In caso di colpa grave, l'indennità è tuttavia limitata al doppio dei massimali previsti dagli articoli 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 e 46.

Articolo 45

Limitazione dell'indennità secondo determinate tariffe.

Allorché la ferrovia accorda particolari condizioni di trasporto mediante tariffe speciali o eccezionali che comportano una riduzione delle tasse di porto calcolate in base alle tariffe ordinarie, essa può limitare l'indennità dovuta all'avente diritto in caso di perdita, di avaria o di superamento del termine di resa, nella misura in cui una tale limitazione sia indicata nella tariffa.

Quando tali particolari condizioni di trasporto si applicano solamente su una frazione del percorso, detta limitazione può essere invocata solo se il fatto che ha dato luogo all'indennità si sia prodotto su detta frazione del percorso.

Articolo 46

Indennità in caso di interesse alla riconsegna

In caso di dichiarazione di interesse alla riconsegna, può essere richiesto, oltre alle indennità previste negli articoli 40, 42, 43 e 45, il risarcimento del danno supplementare provato fino a concorrenza dell'importo del valore dichiarato.

Articolo 47

Interessi sulle indennità

§ 1. L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, decorrenti dal giorno del reclamo previsto nell'articolo 53 o, se non sia stato presentato reclamo, dal giorno dell'atto di citazione.

§ 2. Gli interessi sono dovuti solamente se l'indennità superi le 4 unità di conto per lettera di vettura.

§ 3. Se l'avente diritto non rimette alla ferrovia, entro il termine da questa opportunamente fissatogli, i documenti giustificativi necessari per la definitiva liquidazione del reclamo, gli interessi non decorrono tra la scadenza di detto termine e la consegna effettiva dei documenti.

Articolo 48

Responsabilità nel traffico ferroviario-marittimo

§ 1. Nei trasporti ferroviario-marittimi che si effettuano sulle linee indicate nell'articolo 2, § 2, della Convenzione, ciascuno Stato può, chie-

dendo che opportuna indicazione sia inserita nella lista delle linee soggette alle Regole uniformi, aggiungere a quelle previste nell'articolo 36 l'insieme delle cause di esonero enunciate qui appresso.

Il vettore può avvalersene soltanto se prova che la perdita, l'avaria o il ritardo nella resa siano sopravvenuti sul percorso marittimo, dal momento del carico della merce a bordo della nave fino a quello del suo scarico dalla nave stessa.

Tali cause d'esonero sono le seguenti:

a) atti, negligenza od omissioni del capitano, marinaio, pilota o dei preposti del vettore nella navigazione o nell'amministrazione della nave;

b) innavigabilità della nave, a condizione che il vettore provi che tale innavigabilità non è imputabile a difetto della ragionevole diligenza da parte sua per mettere la nave in condizione di navigabilità o per assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti o per adattare e mettere in buono stato tutte la parti della nave dove la merce è caricata, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare la merce;

c) incendio, a condizione che il vettore provi che il medesimo non è stato causato da suo fatto o colpa, da quelli del capitano, marinaio o pilota o dai suoi addetti;

d) pericoli, rischi od infortuni di mare o di altre acque navigabili;

e) salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o di beni in mare;

f) carico della merce sul ponte della nave, purché essa sia stata caricata sul ponte col consenso del mittente nella lettera di vettura e che essa non sia caricata su un carro ferroviario.

Le cause d'esonero di cui sopra non sopprimono né diminuiscono in nulla gli obblighi generali del vettore e segnatamente il proprio obbligo di esercitare la diligenza ragionevole per mettere la nave in condizione di navigabilità o assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti o per adattare e mettere in buono stato tutte le parti della nave dove la merce è caricata, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare la merce.

Quando il vettore faccia valere le cause d'esonero suddette, egli resta tuttavia responsabile se l'avente diritto provi che la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa sono dovuti a colpa del vettore, capitano, marinaio, pilota o dei suoi preposti, per una causa diversa da quella prevista nella lettera *a*).

§ 2. Quando un percorso marittimo è servito da più imprese iscritte nella lista indicata negli articoli 3 e 10 della Convenzione, il regime di responsabilità applicabile a tale percorso deve essere il medesimo per tutte queste imprese.

Inoltre, quando tali imprese siano state iscritte nella lista su domanda di più Stati, l'adozione del suddetto regime deve preliminarmente formare oggetto di un accordo tra detti Stati.

§ 3. I provvedimenti presi in conformità del presente articolo vengono comunicati all'Ufficio centrale. Essi entrano in vigore, al più presto, trenta giorni dopo la data della lettera con la quale l'Ufficio centrale avrà reso noti tali provvedimenti agli altri Stati.

I suddetti provvedimenti non sono applicabili alle spedizioni in corso di trasporto.

Articolo 49

Responsabilità in caso di incidente nucleare.

La ferrovia è esonerata dalla responsabilità che le incombe in virtù delle Regole uniformi quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e se, in applicazione delle leggi e dei regolamenti dello Stato regolanti la responsabilità in materia di energia nucleare, l'esercente di un impianto nucleare o un'altra persona che è a lui sostituita sia responsabile di questo danno.

Articolo 50

Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

La ferrovia risponde degli agenti e delle altre persone di cui si serve per l'effettuazione del trasporto.

Tuttavia, se a richiesta di un interessato detti agenti e altre persone compilano lettere di vettura, fanno traduzioni o compiono altre prestazioni che non competono alla ferrovia, essi sono considerati come operanti per conto della persona alla quale rendono queste prestazioni.

Articolo 51

Altre azioni

In tutti i casi in cui si applicano le Regole uniformi, ogni azione relativa alla responsabilità, a qualunque titolo svolta, non puo essere esercitata contro la ferrovia se non alle condizioni e nei limiti previsti da dette Regole.

Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui la ferrovia risponde in base all'articolo 50.

TITOLO V

ESERCIZIO DEI DIRITTI

Articolo 52

Accertamento della perdita parziale o dell'avaria

§ 1. Se la ferrovia scopre o presume una perdita parziale od un'avaria o se l'avente diritto ne afferma l'esistenza, la ferrovia ha l'obbligo di procedere senza indugio, e, se possibile, in presenza dell'avente diritto, alla redazione di un processo verbale, per accertare, secondo la natura del danno, lo stato della merce, la sua massa e, possibilmente, l'entità del danno, la sua causa ed il momento in cui si è prodotto.

Una copia di questo verbale deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.

§ 2. L'avente diritto, se non accetta le constatazioni del processo verbale, può domandare che lo stato e la massa della merce, nonché le cause e l'ammontare del danno siano accertati da un perito nominato dalle parti o dall'autorità giudiziaria. La procedura è soggetta alle leggi e ai regolamenti dello Stato in cui ha luogo l'accertamento.

Articolo 53

Reclami

§ 1. I reclami relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per iscritto alla ferrovia indicata nell'articolo 55.

§ 2. Il diritto di presentare un reclamo appartiene alle persone che hanno il diritto d'azione contro la ferrovia in virtù dell'articolo 54.

§ 3. Il mittente, per presentare il reclamo, deve produrre il duplicato della lettera di vettura. In mancanza, egli deve presentare l'autorizzazione del destinatario o fornire la prova che questi ha rifiutato la spedizione.
Il destinatario, per presentare reclamo, deve produrre la lettera di vettura se gli è stata consegnata.

§ 4. La lettera di vettura, il duplicato e gli altri documenti che l'avente diritto ritenga utile unire al suo reclamo devono essere presentati o in originale, o in copie, queste ultime debitamente legalizzate se la ferrovia lo richieda.
All'atto della liquidazione del reclamo, la ferrovia può esigere la presentazione in originale della lettera di vettura, del duplicato o dello scontrino dell'assegno per annotarvi l'avvenuta liquidazione.

Articolo 54

Persone che possono convenire in giudizio la ferrovia.

§ 1. L'azione giudiziaria per restituzione d'una somma pagata in base al contratto di trasporto appartiene soltanto a colui che ha effettuato il pagamento.

§ 2. L'azione giudiziaria riguardante gli assegni previsti nell'articolo 17 appartiene soltanto al mittente.

§ 3. Le altre azioni giudiziarie derivanti dal contratto di trasporto appartengono:

a) al mittente fino al momento in cui il destinatario abbia:

1° ritirato la lettera di vettura,

2° accettato la merce, o

3° fatto valere i diritti spettantigli in virtù dell'articolo 28, § 4, o dell'articolo 31;

b) al destinatario, a partire dal momento in cui abbia:

1° ritirato la lettera di vettura,

2° accettato la merce,

3° fatto valere i diritti spettantigli in base all'articolo 28, § 4, o

4° fatto valere i diritti spettantigli in base all'articolo 31; tuttavia, il diritto di esercitare tale azione di estingue a partire dal momento in cui la persona designata dal destinatario conformemente all'articolo 31, § 1, *c*), abbia ritirato la lettera di vettura, abbia accettato la merce o abbia fatto valere i diritti che le spettano in base all'articolo 28, § 4.

§ 4. Il mittente, per esercitare dette azioni, deve produrre il duplicato della lettera di vettura. In mancanza, per l'esercizio delle azioni indicate al § 3 *a*), egli deve produrre l'autorizzazione del destinatario o provare che questi abbia rifiutato la spedizione.

Il destinatario, per esercitare dette azioni, deve produrre la lettera di vettura, se gli è stata consegnata.

Articolo 55

Ferrovie che possono essere convenute in giudizio

§ 1. L'azione giudiziaria per restituzione di una somma pagata in conseguenza del contratto di trasporto può essere esercitata contro la ferrovia che ha riscosso questa somma o contro quella a profitto della quale la somma è stata riscossa.

§ 2. L'azione giudiziaria relativa agli assegni di cui all'articolo 17 puo essere esercitata soltanto contro la ferrovia di partenza.

§ 3. Le altre azioni giudiziarie derivanti dal contratto di trasporto possono essere esercitate contro la ferrovia di partenza, contro la ferrovia destinataria o contro quella sulla quale si è verificato il fatto che dà luogo all'azione.

La ferrovia destinataria può essere convenuta in giudizio anche se essa non ha ricevuto né la merce, né la lettera di vettura.

§ 4. Se l'attore ha la scelta tra più ferrovie, il suo diritto di opzione si estingue una volta che l'azione è proposta contro una di esse.

§ 5. L'azione giudiziaria puo essere esercitata contro una ferrovia diversa da quelle indicate nei §§ 1, 2 e 3, quando è fatta valere come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa in cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

Articolo 56

Competenza

Le azioni giudiziarie fondate sulle Regole uniformi possono essere promosse soltanto davanti al giudice competente dello Stato dal quale

dipende la ferrovia da citare, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi fra gli Stati o negli atti di concessione.

Quando un'impresa esercisce reti autonome in diversi Stati, ciascuna di queste reti è considerata come una ferrovia a sé agli effetti dell'applicazione del presente articolo.

Articolo 57

Estinzione dell'azione contro la ferrovia

§ 1. L'accettazione della merce da parte dell'avente diritto estingue ogni azione contro la ferrovia derivante dal contratto di trasporto in caso di perdita parziale, di avaria o di superamento del termine di resa.

§ 2. Tuttavia, l'azione non si estingue:

a) in caso di perdita parziale o di avaria, se

1° la perdita o l'avaria sia stata constatata prima dell'accettazione della merce da parte dell'avente diritto conformemente all'articolo 52;

2° la constatazione che avrebbe dovuto esser fatta conformemente all'articolo 52, sia stata omessa per colpa imputabile alla ferrovia;

b) in caso di danno non apparente la cui esistenza sia stata accertata dopo l'accettazione della merce da parte dell'avente diritto, se costui

1° richieda l'accertamento conformemente all'articolo 52 immediatamente dopo la scoperta del danno e al più tardi nei sette giorni successivi all'accettazione della merce, e

2° provi inoltre che il danno si è prodotto tra il momento della accettazione al trasporto e quello della riconsegna;

c) in caso di superamento del termine di resa, se l'avente diritto abbia, entro sessanta giorni, fatto valere i suoi diritti nei confronti di una delle ferrovie indicate all'articolo 55, § 3;

d) se l'avente diritto provi che il danno abbia come causa il dolo o la colpa grave imputabile alla ferrovia.

§ 3. Se la merce è stata rispedita alle condizioni previste nell'articolo 38, § 1, le azioni per perdita parziale o avaria derivanti da uno dei contratti di trasporto anteriori si estinguono come se si trattasse di un unico contratto.

Articolo 58

Prescrizione dell'azione

§ 1. L'azione derivante dal contratto di trasporto si prescrive in un anno.

Tuttavia, la prescrizione è di due anni se si tratta dell'azione:

a) per il pagamento di un assegno che la ferrovia abbia già incassato dal destinatario;

b) per il pagamento del residuo della somma ricavata da una vendita effettuata dalla ferrovia;

c) fondata su di un danno avente per causa il dolo;

d) fondata su di un caso di frode;

e) fondata su uno dei contratti di trasporto anteriori alla rispedizione, nel caso previsto dall'articolo 38, § 1.

§ 2. La prescrizione decorre nel caso di azione:

a) per indennità per perdita totale: dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;

b) per indennità per perdita parziale, avaria o superamento del termine di resa: dal giorno in cui ha avuto luogo la riconsegna;

c) per pagamento, o per rimborso di tasse di porto, di spese accessorie, di altre spese o di soprattasse, oppure per correzione in caso di irregolare applicazione di una tariffa o di errore nel computo o nella riscossione:

1° se vi è stato pagamento: dal giorno del pagamento;

2° se non vi è stato pagamento: dal giorno dell'accettazione della merce al trasporto se il pagamento incombe al mittente, o dal giorno in cui il destinatario ha ritirato la lettera di vettura se il pagamento incombe a lui;

3° se si tratta di somme affrancate con bollettino di affrancazione: dal giorno in cui la ferrovia trasmette al mittente il conto delle spese quale previsto nell'articolo 15, § 7; in mancanza di tale trasmissione, il termine per i crediti della ferrovia decorre dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;

d) della ferrovia per il pagamento di una somma corrisposta dal destinatario in luogo e vece del mittente, o viceversa, che la ferrovia deve restituire all'avente diritto: dal giorno in cui è stata fatta la richiesta di restituzione;

e) relativa agli assegni previsti all'articolo 17: dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;

f) per il pagamento del residuo di una somma ricavata dalla vendita: dal giorno della vendita;

g) per il pagamento di un supplemento di diritti reclamato dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative: dal giorno della domanda di queste autorità;

h) in tutti gli altri casi: dal giorno in cui può essere esercitato il diritto.

Il giorno indicato come inizio della precrizione non è mai compreso nel computo dei termini.

§ 3. In caso di reclamo indirizzato alla ferrovia in conformità dell'articolo 53 unitamente alla documentazione giustificativa necessaria, la prescrizione e sospesa fino al giorno in cui la ferrovia respinge per iscritto il reclamo e restituisce i documenti. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso soltanto per la parte del

reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che invoca questo fatto.

I successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono la prescrizione.

§ 4. L'azione prescritta non può essere esercitata né sotto forma di domanda riconvenzionale, né sotto forma di eccezione.

§ 5. Salvo le disposizioni che precedono, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dal diritto nazionale.

TITOLO VI

RAPPORTI TRA LE FERROVIE

Articolo 59

Regolamento dei conti tra ferrovie

§ 1. Ogni ferrovia che abbia incassato, o alla partenza o all'arrivo, le spese od altri crediti risultanti dal contratto di trasporto, deve pagare alle ferrovie interessate la quota loro spettante.

Le modalità di pagamento sono fissate negli accordi intervenuti tra le ferrovie.

§ 2. Salvi i propri diritti verso il mittente, la ferrovia di partenza è responsabile delle tasse di porto e delle altre spese che non avesse incassato, mentre il mittente le aveva prese a suo carico conformemente all'articolo 15.

§ 3. Se la ferrovia destinataria effettua la riconsegna della merce senza riscuotere le spese o gli altri crediti risultanti dal contratto di trasporto, essa ne è responsabile verso le ferrovie che hanno partecipato al trasporto e gli altri interessati.

§ 4. In caso di mancato pagamento da parte di una delle ferrovie constatato dall'Ufficio centrale su domanda di una delle ferrovie creditrici, le conseguenze sono sopportate da tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alla quota loro spettante sulle tasse di porto.

Resta riservato il diritto di regresso contro la ferrovia della quale è stata constatata l'inadempienza.

Articolo 60

Regresso in caso di perdita o d'avaria

§ 1. La ferrovia che ha pagato un'indennità per perdita totale o parziale o per avaria in virtù delle Regole uniformi ha un diritto di

regresso contro le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, conformemente alle disposizioni seguenti:

a) la ferrovia che ha causato il danno ne è la sola responsabile;

b) se il danno è stato causato da più ferrovie, ciascuna risponde del danno che ha causato; se la distinzione non è possibile, la indennità viene ripartita fra esse conformemente alla lettera *c)*,

c) se non può essere provato che il danno è stato causato da una o piu ferrovie, l'indennità è ripartita fra tutte le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelle che provassero che il danno non si e prodotto sulle loro linee; la ripartizione è fatta in proporzione alle distanze chilometriche di applicazione delle tariffe.

§ 2. Nel caso di insolvibilità di una delle ferrovie, la quota che le incombe e da essa non pagata è ripartita fra tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alle distanze chilometriche di applicazione delle tariffe.

Articolo 61

Regresso in caso di ritardo nella resa

§ 1. L'articolo 60 si applica in caso di indennità pagata per ritardo nella resa. Se tale ritardo è causato da più ferrovie, l'indennità è ripartita fra tali ferrovie in proporzione alla durata del ritardo verificatosi sulle rispettive linee.

§ 2. I termini di resa stabiliti nell'articolo 27 sono ripartiti nel modo seguente:

a) se due ferrovie hanno partecipato al trasporto:

1° il termine di spedizione è diviso in parti uguali;

2° il termine di trasporto è diviso in proporzione alle distanze chilometriche di applicazione delle tariffe;

b) se tre o più ferrovie hanno partecipato al trasporto:

1° il termine di spedizione è diviso in parti uguali tra la ferrovia mittente e quella destinataria;

2° il termine di trasporto è diviso tra tutte le ferrovie:

— per un terzo in parti uguali,

— per due terzi proporzionalmente alle distanze chilometriche di applicazione delle tariffe.

§ 3. I termini supplementari ai quali una ferrovia ha diritto sono attribuiti a detta ferrovia.

§ 4. L'intervallo tra la consegna della merce alla ferrovia e l'inizio del termine di spedizione è attribuito esclusivamente alla ferrovia di partenza.

§ 5. La ripartizione di cui sopra entra in considerazione nel solo caso in cui il termine totale di resa non sia stato osservato.

Articolo 62

Procedura di regresso

§ 1. La fondatezza del pagamento effettuato dalla ferrovia che esercita una delle azioni di regresso previste agli articoli 60 e 61 non può essere contestata dalla ferrovia contro la quale l'azione di regresso è esercitata, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria e se quest'ultima ferrovia, debitamente citata, fu posta in grado di intervenire nel giudizio. Il giudice investito dell'azione principale fissa i termini assegnati per la notificazione della citazione e per l'intervento.

§ 2. La ferrovia che esercita il suo regresso deve proporre una sola e medesima azione contro tutte le ferrovie con le quali non sia venuta a transazione, sotto pena di perdere il suo diritto di regresso contro le ferrovie non citate.

§ 3. Il giudice deve decidere con un'unica sentenza su tutte le azioni di regresso di cui è investito.

§ 4. Le ferrovie citate non possono esercitare alcun regresso ulteriore.

§ 5. Non possono essere introdotte azioni di regresso nel corso dell'azione relativa alla domanda di risarcimento esercitata dall'avente diritto al contratto di trasporto.

Articolo 63

Competenza per le azioni di regresso

§ 1. La giurisdizione in cui ricade la sede della ferrovia contro la quale si propone l'azione di regresso è la sola competente per tutte le azioni di regresso.

§ 2. Se l'azione deve essere intentata contro più ferrovie, la ferrovia attrice ha il diritto di scegliere, fra le giurisdizioni competenti in virtù del § 1, quella davanti alla quale vuole proporre la sua domanda.

Articolo 64

Accordi relativi al regresso

Le ferrovie possono derogare mediante accordi alle norme sulle azioni di regresso reciproche del presente Titolo ad eccezione di quella prevista dall'articolo 62, § 5.

TITOLO VII

DISPOSIZIONI ECCEZIONALI

Articolo 65

Deroghe temporanee

§ 1. Se la situazione economica e finanziaria di uno Stato è di natura tale da provocare gravi difficoltà per l'applicazione del Titolo VI ogni Stato può derogare agli articoli 15, 17 e 30 decidendo, per determinati traffici, che:

a) Le spedizioni in partenza da tale Stato siano affrancate

1° sino alle sue frontiere, o

2° almeno sino alle sue frontiere,

b) le spedizioni a destinazione di tale Stato siano affrancate in partenza:

1° almeno fino alle sue frontiere, in quanto lo Stato di partenza non imponga la restrizione prevista *sub a*) 1°, o

2° tutt'al più fino alle sue frontiere,

c) le spedizioni in provenienza o a destinazione di questo Stato non possono essere gravate di alcun assegno e che non siano ammesse spese anticipate, o che gli assegni e le spese anticipate siano ammessi soltanto in certi limiti;

d) il mittente non possa modificare il contratto di trasporto per quanto concerne il paese destinatario, l'affrancazione e l'assegno.

§ 2. Alle medesime condizioni gli Stati possono autorizzare le ferrovie a derogare agli articoli 15, 17, 30 e 31 decidendo, per i loro traffici reciproci, che:

a) le disposizioni concernenti il pagamento delle spese siano particolarmente fissate dopo accordi tra le ferrovie interessate; tuttavia queste non possono definire modalità non previste all'articolo 15;

b) alcuni ordini ulteriori non siano ammessi.

§ 3. I provvedimenti adottati in conformità dei §§ 1 e 2 sono comunicati all'Ufficio centrale.

I provvedimenti indicati nel § 1 entrano in vigore al più presto allo scadere del termine di otto giorni a decorrere dalla data della lettera con la quale l'Ufficio centrale ha notificato tali provvedimenti agli altri Stati.

I provvedimenti indicati nel § 2 entrano in vigore al più presto allo scadere del termine di due giorni a decorrere dalla data della loro pubblicazione negli Stati interessati.

§ 4. I suddetti provvedimenti non sono applicabili alle spedizioni in corso di trasporto.

Articolo 66

Deroghe

Le disposizioni delle Regole uniformi non possono prevalere su quelle che alcuni Stati sono indotti ad emanare, nel traffico reciproco in applicazione di determinati Trattati, quali i Trattati relativi alla Comunità Europea del carbone e dell'acciaio ed alla Comunità economica europea.

ALLEGATO I

(Articoli 4 e 5)

Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID)

Questo Allegato recepisce la versione che la Commissione di Esperti fissa, secondo l'articolo 69, § 4, della Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) del 7 febbraio 1970, per il Regolamento internazionale concernente il trasporto delle merci pericolose per ferrovia (RID), Allegato I alla CIM. La Commissione di Esperti ne adatta ugualmente il testo, dal punto di vista redazionale, a quello della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980.

ALLEGATO II

(Articolo 8, § 1)

Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei carri privati (RIP)

Questo Allegato recepisce la versione che la Commissione di Esperti fissa, secondo l'articolo 69, § 4, della Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) del 7 febbrio 1970, per il Regolamento internazionale concernente il trasporto dei carri privati (RIP), Allegato IV alla CIM. La Commissione di Esperti ne adatta ugualmente il testo, dal punto di vista redazionale, a quello della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980.

ALLEGATO III

(Articolo 8, § 2)

Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei contenitori (RICo)

Questo Allegato recepisce la versione che la Commissione di Esperti fissa, secondo l'articolo 69 § 4, della Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) del 7 febbraio 1970, per il Regolamento internazionale concernente il trasporto dei contenitori (RI-Co), Allegato V alla CIM. La Commissione di Esperti ne adatta ugualmente il testo, dal punto di vista redazionale, a quello della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980.

ALLEGATO IV

(Articolo 8, § 3)

Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei colli espressi (RIEx)

§ 1. Si considerano come colli espressi soltanto le merci trasportate in modo particolarmente rapido alle condizioni di una tariffa internazionale.

Si ammettono come colli espressi soltanto le merci che possono normalmente essere caricate nel bagagliaio dei treni viaggiatori. Le tariffe internazionali possono derogare a questa norma.

§ 2. Sono esclusi dal trasporto come colli espressi gli oggetti indicati nell'articolo 4 delle Regole uniformi. La materie e gli oggetti elencati nel RID e quelli contemplati negli accordi e nelle clausole tariffarie conclusi in vittu dell'articolo 5, § 2, delle Regole uniformi sono ammessi al trasporto come colli espressi solo in quanto tale modo di trasporto sia espressamente previsto dal RID o dai suddetti accordi o clausole tariffarie. Le tariffe internazionali stabiliscono se altre merci possono essere ugualmente escluse dal trasporto o essere ammesse a determinate condizioni.

§ 3. I colli espressi possono essere consegnati al trasporto con un documento diverso da quello previsto nell'articolo 12, § 2, delle Regole uniformi. Il modello da utilizzare e le indicazioni che debbono o possono esservi iscritte sono stabilite dalle tariffe internazionali. Detto documento deve obbligatoriamente comportare:

a) La designazione della stazione di partenza e di quella di destinazione;

b) il nome e l'indirizzo del mittente e del destinatario;

c) la designazione della merce;

d) il numero dei colli e la descrizione dell'imballaggio;

e) l'enumerazione dettagliata dei documenti richiesti dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, uniti al documento di trasporto.

§ 4. I colli espressi devono essere trasportati con mezzi rapidi nei termini previsti nelle tariffe internazionali. I termini di resa devono, in ogni caso, essere minori dei termini di resa stabiliti per le spedizioni a grande velocità.

§ 5. Le tariffe internazionali possono anche prevedere delle deroghe alle Regole uniformi diverse da quelle sopra specificate. Non si può tuttavia derogare agli articoli da 35 a 38, da 40 a 42, 44 e da 47 a 58 delle Regole uniformi.

§ 6. Se le disposizioni che precedono e quelle delle tariffe internazionali non vi si oppongano, le Regole uniformi sono applicabili ai trasporti dei colli espressi.

ERNESTO LUPO, *direttore*

DINO EGIDIO MARTINA, *redattore*
FRANCESCO NOCITA, *vice redattore*

(6651004/3) Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S.